SKRZYDLATA POLSKA

NR 26 (833) ● 25. VI. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

W numerze: UCZĄ SIĘ — PRACUJĄ — TWORZĄ ● JUBILEUSZ AEROKLUBU ZIEMI LUBUSKIEJ ● U BRZEGÓW WIETNAMU ● KONSTRUKTOR MUSI BYĆ MARZYCIELEM ● BŁYSK PŁOMIENIA

OD MODELU — NA SAMOLOT

O pracy Koła Lotników Politechniki Warszawskiej piszemy na str. 4—5. Foto: St. Iwan

Red. J. Pomianowski donosi z Lisich Kątów

MIROSŁAW KRÓLIKOWSKI NAJLEPSZY NA PÓŁMETKU

NA półmetku XII Szybowcowych Mistrzostw Polski, po rozegraniu czterech konkurencji, klasyfikacja zawodników przedstawiała się następująco: 1. M. Królikowski (Warszawa) — 4 243 pkt; 2. M. Blauert (NRD) — 4 152 pkt; 3. J. Pieczewski (Łódź) — 4 008 pkt; 4. E. Popiołek (Kraków) — 3 965 pkt; 5. J. Rudienskij (ZSRR) — 3 948 pkt; 6. B. Nolte (NRD) — 3 865 pkt. Mistrz świata J. Wróblewski zajmował 8 miejsce (3 650 pkt), obrońca tytułu mistrza Polski E. Makula był dopiero dwudziesty szósty. Z bardziej znanych szybowników A. Witek był dziesiąty, J. Popiel — jedenasty, F. Kępka — dwudziesty.

Wyniki poszczególnych konkurencji:

9 czerwca br., III konkurencja — docelpowrót 413 km, Lisie Kąty—Drawno—Lisie Kąty: 1. K. Gorzkiewicz (Gdańsk) — 80,8 km/h — 1 311 pkt; 2. B. Nolte (NRD) — 79,08 km/h — 1 257 pkt; 3. J. Popiel (Wrocław) — 78,6 km/h — 1 245 pkt; 4. J. Pieczewski (Łódź) — 78,0 km/h — 1 230 pkt; 11. J. Wróblewski (Bydgoszcz) — 74,5 km/h — 1 126 pkt; 18. E. Makula (Katowice) — 72,4 km/h — 1 065 pkt; W. Czuwikow (ZSRR) przeleciał zaledwie 100 km i otrzymał 7 pkt. Konkurencję ukończyło 35 zawodników na 39 startujących. Warunki pogodowe bardzo dobre.

10 czerwca br., IV konkurencja — trójkąt 206 km, Lisie Kąty — Zblewo — Przepałkowo — Lisie Kąty: 1. M. Królikowski (Warszawa) — 66,75 km/h — 1 109 pkt; 2. Blauert (NRD) — 66,21 km/h — 1 103 pkt; 3. J. Rudienskij (ZSRR) — 65,98 km/h — 1 100 pkt; 4. H. Muszczyński (Ostrów) — 64,82 km/h — 1 087 pkt; 5. J. Popiel (Wrocław) — 64,15 km/h — 1 080 pkt; J. Wróblewski (Bydgoszcz) — 61,54 km/h — 1 051 pkt; 16. E. Makula (Katowice) — 168 km — 568 pkt. Konkurencję ukończyło 13 zawodników. Warunki pogodowe trudne.

11, 12 i 13 czerwca br. z powodu deszczowej pogody dalsze konkurencje nie odbywały się, a organizatorzy zorganizowali dla zawodników wycieczki do Malborka i Gdańska.

W dniu 14 czerwca br. rozegrano V konkurencję — docel-powrót 196 km Lisie Kąty — Człuchów — Lisie Kąty. Zwyciężył mistrz świata J. Wróblewski (Bydgoszcz), w czasie 2 godz. 18 min. Następne miejsca zajęli: 2 — W. Czuwikow, 3 — J. Rudienskij (obaj ZSRR), 4. — F. Kępka (Bielsko), 5. — St. Kluk (Stalowa Wola), 6. — J. Ziobro (Jelenia Góra), 8. — M. Królikowski (Warszawa), 10 — M. Blauert (NRD).

Po pięciu konkurencjach na pozycję lidera wyszedł Mirosław Królikowski (Warszawa).

GUSTLIK Z „PANCERNYCH" ZAKOCHAŁ SIĘ W LOTNICTWIE

MALUCZKO brakuje, aby jeden z bohaterów popularnej serii telewizyjnej „Czterej pancerni i pies" — Gustlik, czyli Marian Pieczka zdradził wojska pancerne na rzecz lotnictwa.

11 czerwca br. w Łodzi przygotowywano powtórzenie wielkiego widowiska plenerowego pt. „Ballada partyzancka". Do udziału w widowisku organizatorzy zaprosili „Pancernych". Wtedy okazało się, że jeszcze w sobotę po południu Gustlik musi być w Olsztynie, gdzie realizuje się nowy film z jego udziałem. Aby mógł przybyć do Łodzi, postanowiono wysłać po niego samolot „Jak-18" SP-AOE.

Pilotowi Karolowi Poseltowi popularny aktor zwierzył się, że jest to jego pierwszy lot w życiu. Pech chciał, że odbywał się w wyjątkowo trudnych warunkach atmosferycznych. Komunikaty meteo ostrzegały przed wzrastającym stratusem. Do tego jeszcze lał deszcz i zapadał zmierzch. W okolicach Łodzi pilot musiał już zapalić światła pozycyjne.

Gustlik doskonale zniósł podróż. Dziękując i serdecznie ściskając dłoń pilota powiedział: — To była piękna przygoda. Miłośnicy pancernych nie będą mi chyba mieli za złe, jeżeli powiem, że zakochałem się w lotnictwie....

Tekst i zdjęcie:

KONRAD TUROWSKI

W SKRÓCIE

● **Sejmowa** Komisja Komunikacji i Łączności, obradująca pod przewodnictwem posła E. Ujmy, omówiła na swym posiedzeniu w czerwcu aktualny stan zaplecza technicznego PLL LOT i PKP. Zdaniem posłów, w dziedzinie transportu lotniczego należy oprócz realizacji długofalowego programu rozbudowy i modernizacji lotnisk, co wiąże się z zakupem kosztownego sprzętu, usunąć braki nie związane z dużymi nakładami finansowymi, np. bardziej dbać o wygląd dworców lotniczych, dróg dojazdowych itp. Trzeba bardziej intensywnie szkolić personel latający i obsługę naziemną.

*

● **W nowo** otwartym pawilonie przylotowym w centralnym porcie lotniczym w Warszawie na Okęciu oddano do użytku taśmowy przenośnik bagażowy o długości ok. 40 m. Jest to pierwsze na lotniskach krajowych mechaniczne urządzenie do przenoszenia bagażu.

*

● **Muzeum** Wojska Polskiego w Warszawie otrzymało nowe eksponaty „cichociemnych". Przekazali je Łukasz Matysiak i Stanisław Kmita, którzy stanowili grupę operacyjną przyjmującą pierwszy nocny zrzut „cichociemnych" w Radzicach, województwo kieleckie.

*

● **Tegoroczne** Dni Lotnictwa będą trwały od 23 sierpnia, w który to dzień obchodzone jest rok rocznie Święto Lotnictwa Polskiego, do 12 października — Dnia Wojska Polskiego. Centralne obchody tegorocznego Święta Lotnictwa odbędą się w Poznaniu z okazji 10-lecia Lotnictwa Operacyjnego.

*

● **Młodzież** województwa katowickiego, interesująca się lotnictwem spędzi nadchodzące wakacje na obozach lotniczych organizowanych przez Zarząd Wojewódzki ZMS i aeroklubu: Śląski, Bielsko-Biały, Gliwicki i Częstochowski.

*

● **Tradycyjny**, XI z kolei Zlot do Morza, organizowany przez Aeroklub Gdański, odbędzie się w dniach 25—30 czerwca br. Zlot rozpocznie się przylotem samolotów do Płocka, skąd polecą one przez Elbląg do Gdańska. Zakończenie imprezy odbędzie się w Krynicy Morskiej.

O CZYM PISZĄ:

„TECHNIKA LOTNICZA I ASTRONAUTYCZNA"
(Nr 4/1967)

W kwietniowym zeszycie czasopisma znajdujemy następujące prace: St. Kochańskiego — „Mikrosilniki rakietowe"; W. Kordzińskiego — „Samolot Concorde" (opis samolotu, badania i próby, budowa prototypów); T. Gajewskiego — „Gazodynamika samoregulacji dyszy naddźwiękowej z ciałem centralnym"; W. Makulskiego — „Pomiary drgań w technice lotniczej" (ciąg dalszy) oraz, jak zwykle, stałe działy: Nowości techniczne, Kronika i Notatki ze świata. Cena egz. 12 zł.

„ASTRONAUTYKA"
(Nr 2/1967)

Kwartalnik PTA zawiera m. in. następujące materiały: O. Wołczka — „Rakiety o napędzie jądrowym"; K. Galubińskiej — „Polskie badania w jaskini Szczelina Chochołowska" (psychologiczne badania nad zachowaniem człowieka w sytuacji stressowej, podobnej do warunków długotrwałego lotu kosmicznego); M. Subotowicza — „O łączności i lotach międzygwiezdnych — krytycznie" (cześć III); H. Friedmana — „Przestrzeń kosmiczna za lat 20...", a także obszerne informacje m. in. o „Łunie-13" oraz wiadomości ze świata. Jerzy Surdykowski publikuje w tym numerze opowiadanie fantastyczno-naukowe pt. „Odpoczynek zwycięzców". Poza tym „Astronautyka" podaje program obrad XVIII Międzynarodowego Kongresu Astronautycznego, który odbędzie się w dniach 24—30 września 1967 r. w Belgradzie. Cena egz. 8 zł. (y)

DUNOWSKI SZYBOWCOWYM MISTRZEM WARSZAWY

TRZECIĄ konkurencją II Warszawskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Życia Warszawy", którą rozegrano 9 czerwca br., był przelot po trasie trójkąta 229 km Gocław — Małkinia — Maków — Gocław. Do mety doleciało 13 zawodników. Zwyciężył Roman Kędzierski — 61,4 km/h — 1 000 pkt, przed Tadeuszem Dunowskim — 59,6 km/h — 932 pkt i Zygmuntem Mazanem — 56,4 km/h — 815 pkt.

Jak się później okazało, była to ostatnia konkurencja II Warszawskich Zawodów Szybowcowych. Następnych konkurencji nie pozwoliła bowiem rozegrać deszczowa pogoda.

Mistrzostwo Stolicy i Puchar „Życia Warszawy" zdobył student Politechniki Warszawskiej, posiadacz złotej odznaki szybowcowej z jednym diamentem Tadeusz Dunowski, który zgromadził na swym koncie 2 410 punktów. Drugie miejsce i tytuł wicemistrza Warszawy wywalczył Krzysztof Włodarkiewicz — 2 400 pkt. Dalsze miejsca zajęli: 3. Andrzej Bański — 2 146 pkt; 4. Zygmunt Mazan — 1 967 pkt; 5. Stanisław Targowski — 1 950 pkt. Startujący w zawodach dwaj piloci Aeroklubu Łódzkiego zajęli następujące miejsca: 8. J. Pisarkiewicz — 1 788 pkt; 11. L. Przybylski — 1 282 pkt. Henryk Różalski, reprezentujący Aeroklub Ziemi Mazowieckiej w Płocku, wskutek uszkodzenia szybowca w terenie przygodnym zawodów nie ukończył.

O II Warszawskich Zawodach Szybowcowych o Puchar „Życia Warszawy" napiszemy obszerniej w jednym z najbliższych numerów.

(kh)

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO

III Szybowcowe Mistrzostwa Aeroklubu Śląskiego rozegrane zostały w Katowicach w dniach 14—28 maja br. Na starcie stanęło 11 zawodników. Na pierwszą konkurencję wyznaczono przelot docelowy Katowice — Toruń. Żaden z pilotów nie doleciał jednak do celu. W konkurencji zwyciężył Z. Jastrzębski — 172,5 km — 1 000 pkt, przed A. Bartoszkiem — 979 pkt i J. Plichtą — 946 pkt.

Drugą konkurencją był przelot po trasie trójkąta 105 km Katowice — Gotartowice — Kamieniec — Katowice. Konkurencję ukończyło 6 zawodników. Zwyciężył T. Sopicki — 47,0 km/h — 1 000 pkt przed L. Igłą — 44,4 km/h — 943 pkt i J. Ilczykiem — 42,3 km/h — 898 pkt.

Na trzecią konkurencję wyznaczono przelot docelowo-powrotny Katowice — Kielce — Katowice. Najdalej zaleciał W. Kujbid, który wylądował w Kielcach i tym samym zwyciężył w konkurencji (1 000 pkt). Drugi był A. Gwiożdzik — 88 km — 577 pkt, trzecie miejsce zajął L. Igła — 83 km — 569 pkt.

Czwartą, również niedokończoną konkurencją, był docel 305 km Katowice — Zamość. Najdalej zaleciał K. Sopicki — 229 km, który zdobył 1 000 pkt i zwyciężył w konkurencji. Drugie miejsce zajął Z. Jastrzębski — 163 km — 572 pkt, a trzeci był A. Gwiożdzik — 100 km — 543 pkt.

Ostateczna klasyfikacja III Szybowcowych Mistrzostw Aeroklubu Śląskiego przedstawia się następująco: 1. Włodzimierz Kujbid — 3 080 pkt; 2. Tadeusz Sopicki — 3 032 pkt; 3. Zygfryd Jastrzębski — 2 861 pkt; 4. Leszek Igła — 2 729 pkt; 5. Augustyn Bartoszek — 2 567 pkt; 6. Andrzej Gwiożdzik — 2 425 pkt; 7. Jerzy Barski — 2 272 pkt; 8. Alojzy Hajnisz — 2 168 pkt; 9. Jerzy Plichta — 2 146 pkt; 10. Jerzy Ilczyk — 1 504 pkt; 11. Jan Spałek — 1 254 pkt.

Ogółem zawodnicy III SMAŚl wylatali 257 godzin i przelecieli 4 650 km.

JAN SZADE

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

ZNANY i ceniony operator filmowy Polskiej Kroniki Filmowej, Karol Szczeciński, oświadczył w wywiadzie dla „Słowa Powszechnego", że zamierza zrobić ciekawy film z okazji 50-lecia Aeroklubu Polskiego.

*

JAK podała „Trybuna Ludu", kierownictwo Kieleckiego Przedsiębiorstwa Produkcji Elementów Budowlanych składa się z byłych lotników. Dyrektorem naczelnym przedsiębiorstwa jest b. pilot 1 pułku „Warszawa", jego zastępcą — b. pilot dywizjonu 303, podobnie jak i główny księgowy. Lotnikiem był również sekretarz POP.

*

DO lotniska Okęcie w Warszawie poprawiła się znacznie komunikacja miejska. Uruchomiono bowiem do portu lotniczego nową pospieszną linię autobusową „L", której trasa przebiega m. in. Marszałkowską, Alejami Jerozolimskimi i Aleją Żwirki i Wigury.

☆

W ZWIĄZKU z dużą ilością pożarów w lasach, główna komenda straży pożarnych przydzieliła m. in. śmigłowiec do patrolowania lasów Śląska. Przeprowadzone zostaną również próby skuteczności wykorzystywania samolotów do walki z ogniem w lasach.

☆

PRACOWNICY lubińskiego POM, dyr. Stanisław Głowa (autor pomysłu), Jan Derbacz, Teodor Piec i Józef Czerniak wykonali transporter taśmowy do załadunku materiałów sypkich, nawozów i wapna do zbiorników w samolotach gospodarczych typu „Gawron" i An-2. Dzięki temu okres załadunku skrócono z ok. 1 godziny do 10 minut. Transporter jest tak skonstruowany, że do jego napędu można użyć zarówno ciągnik jak silnik spalinowy czy elektryczny. Pomysł z Dolnego Śląska wart jest rozpowszechnienia.

☆

W CIĄGU 6 tygodni kwietnia i maja br. wystrzelono w rejonie Ustki 20 polskich rakiet meteorologicznych „Meteor 1". Specjaliści z zakładu badań rakietowych i satelitarnych PIHM w Krakowie zakończyli nimi cykl badań wiatrów stratosferycznych.

☆

W DNIACH 16—30 lipca na szybowisku Żar koło Żywca rozegrane zostaną V krajowe zawody szybowcowe juniorów. Nagrody ufundowali m. in. szef Głównego Zarządu Politycznego WP gen. dyw. Józef Urbanowicz, Zarząd Główny Aeroklubu PRL i redakcja „Kroniki Beskidzkiej".

☆

POLSKIE Linie Lotnicze LOT wprowadziły pokazowe loty samolotami nad miastami posiadającymi komunikację lotniczą. Cena biletu za 30-minutowy przelot wynosi 70 zł. Sprzedają je kasy w biurach LOT-u. W Warszawie loty takie odbywają się w każdą niedzielę w godzinach 12.00—14.00.

☆

W KOLEJNYM programie telewizyjnym „W przestworzach, czyli ciekawe opowieści lotników", nadanym przez Telewizję Łódź 3 czerwca, mowa była o polskim lotnictwie sanitarnym, a przed kamerami wystąpił pilot i kierownik krakowskiego zespołu pogotowia lotniczego Tadeusz Augustyniak.

POLSKA Z LOTU PTAKA

BIAŁYSTOK. O wspaniałej rozbudowie Białegostoku może między innymi poświadczyć zdjęcie, przedstawiające nowoczesne osiedle mieszkaniowe przy ulicy Marii Skłodowskiej-Curie.
Foto: Z. KADZIEWICZ

Z obrad ZG APRL

Pod przewodnictwem prezesa Stefana Antosiewicza obradowało 12 czerwca br. w Warszawie II Plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. W czasie obrad m. in. poinformowano członków ZG o pracach Biura ZG APRL, zatwierdzono ramowy plan prac Zarządu Głównego na 1967 r. (przewidujący m. in. cztery posiedzenia plenarne), omówiono budżet stowarzyszenia na rok bieżący oraz podjęto uchwałę w sprawie wykorzystywania samolotów lotnictwa gospodarczego dla celów szkoleniowych. Niezwykle miłym i uroczystym akcentem posiedzenia było wręczenie przez wiceprezesa ZG APRL min. Józefa Olszewskiego odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego prezesowi Stefanowi Antosiewiczowi, nadanej mu uchwałą VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL.

Główną częścią obrad było powołanie nowych komisji specjalistycznych Aeroklubu PRL, będących — jak wiadomo — ciałem doradczym Zarządu Głównego. Po wysłuchaniu sprawozdań ustępujących komisji, złożonych przez ich przewodniczących, Zarząd Główny APRL złożył podziękowanie poszczególnym komisjom za ich aktywną i efektywną działalność oraz powołał na okres następnej, dwuletniej kadencji, komisje specjalistyczne APRL w nowym, następującym składzie:

KOMISJA MODELARSKA

Przewodniczący — mgr inż. **Zygmunt Franaszczuk** (prezes Aeroklubu Gdańskiego). Sekretarz — **Edmund Osiński** (Biuro ZG APRL). Członkowie: **Zdzisław Szajewski** (Biuro ZG APRL), **Wiesław Jakubowski** (Aeroklub Tatrzański), **Zdzisław Konik** (Aeroklub Ziemi Lubuskiej) **Zenon Korsak** (Biuro ZG APRL), **Jan Michalski** (Aeroklub Grudziądzki), **Zdzisław Pakielewicz** (Aeroklub Wrocławski), **Henryk Skrzypczyk** (Aeroklub Gdański), **Paweł Woźniak** (Aeroklub Opolski), **Władysław Niestoj** (Warszawa), **Stanisław Meus** (Sosnowiec), red. **Janusz Wojciechowski** („Skrzydlata Polska") i **Antoni Niemirski** (Aeroklub Lubelski).

ZG APRL stworzył komisji możliwość ewentualnego uzupełnienia swego składu.

KOMISJA SPADOCHRONOWA

Przewodniczący — ppłk pil. mgr **Jerzy Świątek** (Warszawa). Sekretarz — ppłk pil. **Jerzy Leszek** (Warszawa). Członkowie: płk **Mieczysław Kamiński** (Kraków), płk **Jan Miętki** (MO), ppłk **Romuald Pelle** (Warszawa), ppłk dr med. **Stanisław Walczak** (Aeroklub Wrocławski), mjr **Stanisław Ratajczak** (Warszawa), **Roman Lewandowski** (Legionowo), inż. **Henryk Fajge** (IKCSP), inż. **Tadeusz Wiślicki** (LZN Warszawa), **Jerzy Łobodda** (Legionowo), inż. **Antoni Chojcan** (Aeroklub Wrocławski), **Bolesław Gargała** (Aeroklub Rzeszowski), **Ireneusz Zapaśnik** (Aeroklub Gdański), **Zygmunt Richter** (Aeroklub Podkarpacki), red. **Tadeusz Malinowski** („Skrzydlata Polska"), **Stanisław Fe-**

NOWE KOMISJE SPECJALISTYCZNE AEROKLUBU PRL

dyszyn (Aeroklub Bielsko-Bialski), **Przemysław Piątkowski** (Aeroklub Pomorski) i **Jan Cierniak** (Kraków).

KOMISJA SZYBOWCOWA

Przewodniczący — mgr inż. **Julian Bojanowski** (Warszawa). Sekretarz — mgr **Jerzy Adamek** (Biuro ZG APRL). Członkowie: **Józef Dankowski** (Centrum Szybowcowe — Leszno), **Urszula Śliwak** (Biuro ZG APRL), mgr inż. **Leszek Pituch** (Biuro ZG APRL), **Tadeusz Rejniak** (Biuro ZG APRL), gen. dyw. pil. **Czesław Mankiewicz** (Warszawa), mgr inż. **Justyn Sandauer** (Instytut Lotnictwa), mgr inż. **Jerzy Śmielkiewicz** (Szybowcowy Zakład Doświadczalny), doc. **Stanisław Rafałowski** (PIHM), mgr inż. **Andrzej Kmiotek** (Aeroklub Warszawski), mgr inż. **Edward Makula** (Aeroklub Śląski), red. **Jerzy Pomianowski** („Skrzydlata Polska"), **Jan Jagodzik** (Aeroklub Białostocki), **Tadeusz Kaczmarek** (Aeroklub Jeleniogórski) **Mieczysław Czempiński** (Aeroklub Poznański), **Adam Witek** (Aeroklub Kielecki), dr inż. **Aleksander Kwieciński** (Aeroklub Gliwicki), inż. **Polański** (Aeroklub Wrocławski) i **Alfred Zaliński** (CZLC-Warszawa).

KOMISJA SAMOLOTOWA

Przewodniczący — inż. **Jan Zwierzyński** (dyrektor PLL LOT). Sekretarz — ppłk pil. **Zdzisław Plezia** (Warszawa). Członkowie: inż. **Andrzej Abłamowicz** (Instytut Lotnictwa), mgr inż. **Feliks Borodzik** (WSK Okęcie), **Jan Bryniarski** (Aeroklub Krakowski), **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski), mgr **Adam Flis** (CZLC), inż. **Wacław Kozielski** (Aeroklub Śląski), płk pil. **Józef Kowalski** (komendant WOSL w Dęblinie), **Stanisław Kasperek** (Aeroklub Świdnicki), ppłk pil. **Jerzy Leszek** (Warszawa), inż. **Zbigniew Lewandowski** (IKCSP), **Antoni Matheus** (Aeroklub Gdański), **Roman Nagórski** (CZLC), mgr inż. **Ernest Pujszo** (Warszawa), mgr inż. **Ryszard Witkowski** (Instytut Lotnictwa), mgr inż. **Marian Wiśniewski** (Aeroklub Łódzki), ppłk inż. **Aureliusz Misiorek** (Warszawa) i mgr inż. **Stanisław Wasil** (WSK Mielec).

ZG APRL stworzył komisji możliwość ewentualnego uzupełnienia swego składu.

KOMISJA BALONOWA

Przewodniczący — inż. **Zbigniew Burzyński** (Warszawa). Sekretarz — **Antonina Burzyńska** (Biuro ZG APRL). Członkowie: prof. **Franciszek Janik** (Aeroklub Warszawski), mgr **Zygmunt Dubicki** (Aeroklub Śląski), **Bolesław Sierociński** (Aeroklub Warszawski), inż. **Jan Gawęcki** (Aeroklub Warszawski), **Witold Błażewicz** (Politechnika Warszawska), inż. **Stefan Makne** (Aeroklub Poznański), **Jan Rewakowicz** (Aeroklub Poznański), **Zych** (Aeroklub Śląski), **Tadeusz Gajda** (Aeroklub Bielsko-Bialski), mgr **Andrzej Morgała** (Aeroklub Śląski) i **Mieczysław Czempiński** (Aeroklub Poznański).

Zarząd Główny zalecił, aby komisje specjalistyczne APRL wybrały na swych pierwszych posiedzeniach dodatkowo po dwóch wiceprzewodniczących, co pozwoli stworzyć prezydium tych komisji (przewodniczący, 2 wiceprzewodniczących i sekretarz), celem bardziej operatywnego działania. **(yy)**

Uczą się — pracują — tworzą

PAWEŁ ELSZTEIN

Foto: STANISŁAW IWAN

PRZYZWYCZAILIŚMY się tradycyjnie już łączyć studia na wyższych uczelniach z pewnymi, nieraz odkrywczymi pracami. Szczególnie w odniesieniu do lotnictwa, a ściślej szybownictwa i lotnictwa słabosilnikowego. Mam na myśli nasze dawne tradycje konstruktorskie — na przykład powstanie lekkich samolotów na Politechnice Warszawskiej (zaranie RWD) oraz te najnowsze, obce.

Płyną zaś wieści z różnych stron świata: oto studenci instytutu politechnicznego w Charkowie budują poduszkowce i płatowce sportowe, studenci z Leningradu skonstruowali płatowiec, wiatrakowiec i śmigłowiec, zespoły w Kijowie i Brnie projektują samoloty sportowe i rakiety meteorologiczne. Przy politechnice w Turynie powstają prototypy najlepszych włoskich szybowców. Nie gdzie indziej jak przy wyższej uczelni w Drćnie powstał motoszybowiec i projekt szybowca laminatowego, a grupa lotnicza akademików z wyższej szkoły technicznej w Stuttgarcie zbudowała szybowiec („Phoenix") o nowoczesnej na wskroś technologii. W Finlandii również studenci z Politechniki w Helsinkach (Poly-Teknikkojen Ilmailu Kerho) przyczynili się do powstania serii szybowców noszących oznaczenie „PIK". Listę podobną można by znacznie powiększyć, ale chodzi jedynie o podanie kilku, dosłownie podręcznych przykładów.

O podobnej działalności studentów naszych uczelni lotniczo-technicznych niewiele słyszeliśmy. Jeśli pytaliśmy profesorów — dlaczego studenci nic nie „dłubią przy samolotach", otrzymywaliśmy z reguły wyjaśnienie, w którym była mowa o przeciążeniu nauką, o wielkiej liczbie przedmiotów o zmienionych warunkach itp. Studenci natomiast nie zawsze wiedzieli, czego mogliby dokonać, choć byli zapaleńcy inicjujący budowę poduszkowca, wodolotu czy ślizgu wodnego. I oni jednak kończyli studia, nie zapisując w kronice swego studenckiego żywota realizacji zamierzeń.

Co prawda, przy wydziale lotniczym Politechniki Warszawskiej istniało koło lotnicze, kontynuujące w pewnym sensie pracę sekcji lotniczej z okresu przedwojennego, ale do roku 1962 praca właściwie polegała na odnotowywaniu szczytnych zamiarów i odbywaniu zebrań. Dopiero po tym, jakby krytycznym, okresie coś się zaczęło dziać. Chyba dlatego, że przyszli nowi, młodzi ludzie z inicjatywą, którzy jakoś potrafili pogodzić program nauki z zajęciami lotniczo-technicznymi, Dzisiaj działa już koło lotników-studentów Politechniki Warszawskiej. I o tym nowym zupełnie kole warto opowiedzieć naszym Czytelnikom.

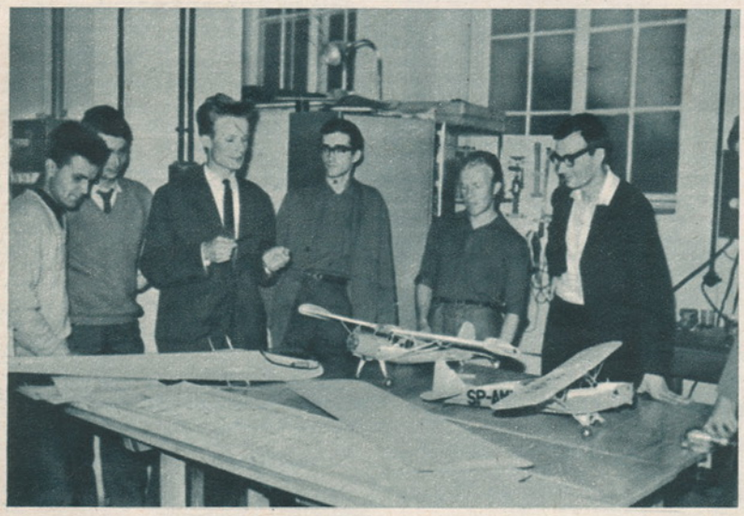
Członkowie koła rekrutują się w większości spośród studentów wydziału mechanicznego energetyki i lotnictwa. Aktualny stan (z czerwca bieżącego roku), — 45 osób plus 5 członków zarządu. Koło, jako bodaj jedyne na PW, ma swój własny lokal, który jest pięknie urządzony (z pomocą ojcowskiej kasy władz Politechniki). Tu odbywają się spotkania z przedstawicielami przemysłu, komunikacji i sportu lotniczego. Tutaj goszczeni są wybitni specjaliści, jak i nestorzy lotnictwa, na sali wyświetlane są stałe serwisy filmowe ściśle związane z techniką lotniczą.

Nie tak dawno zorganizowano 20 osobowy kurs poświęcony próbom w locie. Prowadził go nasz znakomity pilot doświadczalny inż. Andrzej Abłamowicz z Instytutu Lotnictwa. Nie sposób zresztą wyliczyć wszystkich spotkań i inicjatyw członków koła. Ale o jednej trzeba wspomnieć. Chodzi o bardzo bliski kontakt z PLL LOT. Oczywiście nie tylko ten „dekoracyjny", widoczny na sali w postaci firanek z emblematami LOT-u, fotografii, popielniczek i kalendarzy, ale konkretny, polegający na stałym kontakcie z przedsiębiorstwem, na studiowaniu jego pracy organizacyjnej i warsztatowej. Czując się dłużnikami, członkowie koła przygotowują albumowe wydawnictwo poświęcone samolotom LOTu od zarania, aż po dzień dzisiejszy. Współpraca zatem układa się jak najlepiej. Przecież LOT zdaje sobie sprawę, że popiera swoich potencjalnych pracowników.

Same spotkania, filmy i kursy nie mogą oczywiście zadowolić młodzieży, dlatego też prawie wszyscy latają — uprawiają szybownictwo w Aeroklubie Warszawskim, dlatego też rozpoczęli konkretną pracę i to do razu w trzech kierunkach: modelarstwa lotniczego, zdalnego kierowania i budowy motoszybowca. Zamiary dopasowali po inżyniersku do warunków i posiadanych sił. Nie chcą zatem zastępować biur projektowych wytwórni lotniczej, nie zamierzają tworzyć od razu wielkich rewelacji, chcą tylko zrealizować skromne, jak mówią, plany.

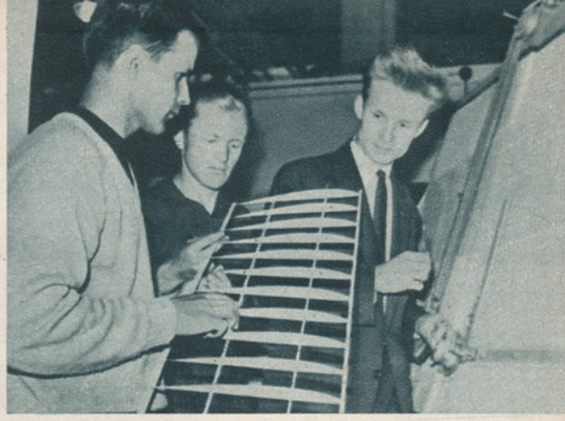
Modelarstwo na Politechnice to naturalnie małe lotnictwo powiązane z dużą wiedzą — nową technologią, materiałami itp. Z podziwem oglądałem miniaturową pracownię, świetnie zresztą wyposażoną, która istnieje zaledwie od paru miesięcy, a znaleźć w niej można interesujące wyniki studenckiej pracy.

Budują zatem modele redukcyjno-latające na uwięzi, szybowce zdalnie kierowane, no i powstaje oryginalny model silnikowy przeznaczony do lotu rekordowego. Średniopłat z silnikiem o pojemności skokowej 5 cm³ będzie usiłował ustalić nowy rekord Polski w przelocie odległościowym. Aerodynamicznie i konstrukcyjnie przemyślany bardzo starannie. W dziedzinie

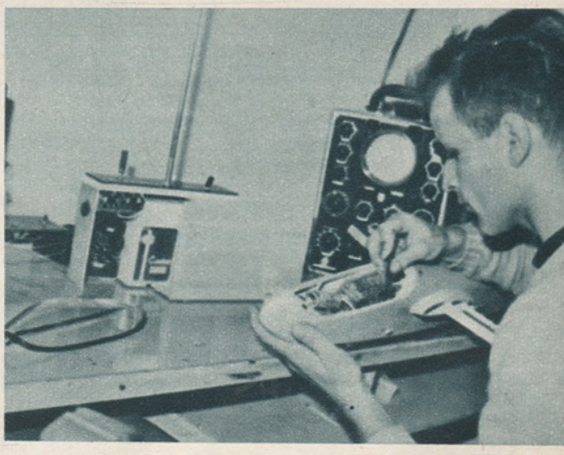


Jesteśmy w modelarni Koła Lotników. Prezes Koła Edward Margański (trzeci od lewej) opowiada nam o pracach zespołu. Modele redukcyjno-latające „Gawron" i „Cub" wykonane zostały całkowicie z kartonu(!). Z prawej — silnik motoszybowca na hamowni. Obsługuje Franciszek Wyzga z V roku, a asystuje Zbigniew Klepacki z I roku studiów.

Spotkanie aktywu koła lotników z opiekunem dr. A. Aleksandrowiczem — czwarty od lewej — we własnym lokalu. Pod stropem prawdziwy szybowiec („Jastrząb").



Tak wygląda szkielet skrzydła rekordowego modelu silnikowego o rozpiętości skrzydeł ponad 2 m. Przy desce Wyzga i W. Margański.



W tym kąciku modelarni sprawdza się działanie nowo opracowanej aparatury do zdalnego kierowania modeli. Tu również przygotowywane są radiomodele szybowców. Na zdjęciu Waldemar Wójcik i Franciszek Wyzga.

zdalnego kierowania powstał tu prototyp czteroczynnościowej tranzystorowej aparatury odbiorczej, przy wydatnej współpracy kolegów z koła naukowego elektroników. Jeśli urządzenie zda egzamin, Aeroklub PRL obiecał zrealizować odpowiednie zamówienie na produkcję seryjną. Odbiornik jest już gotowy i przechodzi próby „statyczne i w locie".

Wreszcie motoszybowiec. Nie, nie będą budować płatowca. Opracowany został natomiast drobiazgowy plan zmotoryzowania „Foki". Szybowiec (skasowany) do prób mają przygotowany (dar Aeroklubu Warszawskiego) i na jesieni roku bieżącego zabudują silnik, sprawdzając całą konstrukcję na razie na ziemi. Niezbędna jest pewna przebudowa przykadłubowej części skrzydeł, dopasowanie napędów, dokonanie pomiarów drgań przy pracującym silniku i inne nie mniej ważne prace poprzedzające praktyczne zastosowanie zmotoryzowanej „Foki". Przewidywane osiągi: doskonałość 30, prędkość wznoszenia 3,3 m/s, rozbieg koło 150 m z gładkiego pasa startowego. Motoszybowiec, którego plan oglądałem, zaopatrzony jest w dwa silniki o mocy 19 KM każdy, napędzające składane śmigła ciągnące. Silniki zabudowane zostaną w tylnej — przykadłubowej partii skrzydeł. Przeróbce ulega dotychczasowe podwozie z wyższą golenią koła, ze względu na konieczność zachowania odstępu między podłożem, a końcówkami śmigieł.

Co zrobiono do tej pory? Wykonano dokumentację przebudowy, silnik już badany jest na hamowni, w warsztatach Instytutu Aerodynamicznego powstają precyzyjne śmigła składane, natomiast warsztat mechaniczny wykonuje skomplikowaną przekładnię — śmigła nie są obracane bezpośrednio wałem silnika. Czy to dużo, czy mało? Sądzę, że bardzo dużo, uwzględniając, iż przez wiele lat prac tego rodzaju w ogóle nie podejmowano.

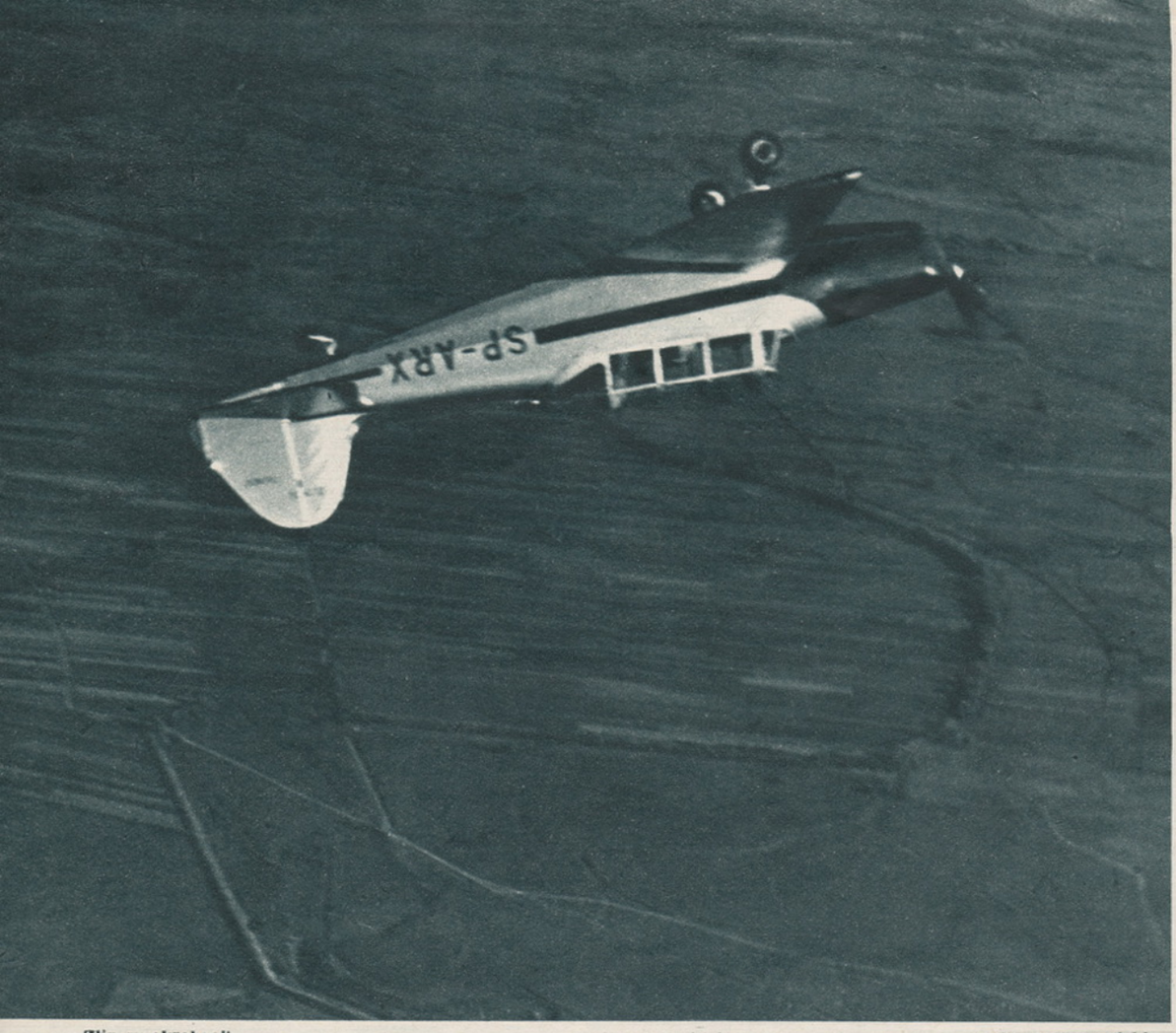
Stąd też koło otaczane jest wszechstronną opieką i otrzymuje pomoc od innych katedr i wydziałów. Dlatego też rektor Politechniki wyznaczył oficjalnego opiekuna koła. Jest nim od pięciu lat dr inż. Rościsław Aleksandrowicz, wykładowca katedry MEIL, wielki przyjaciel młodzieży lotniczej i orędownik jej inicjatyw twórczych.

Tak przedstawia się w ogromnym skrócie działalność Koła Lotników. Na zakończenie wspomnieć trzeba o jeszcze jednej inicjatywie. W roku ubiegłym zorganizowano sympozjum polsko-francuskie. Uczestniczyło w nim 20 studentów Polaków i Francuzów (z Ecole Av. Civile). Sympozja podobne będą organizowane co roku. Co dwa lata studenci nasi odwiedzają Salon Lotniczy w Paryżu — to też inicjatywa godna odnotowania, tym bardziej, że realizowana przy pomocy nieocenionego LOT-u.

Aktualnym prezesem koła jest Edmund Margański, student ostatniego roku. Jego dziełem jest między innymi projekt przebudowy „Foki".

„Koła naukowe, w tym koło lotników, nie muszą robić wielkiej nauki. Ich celem jest samokształcenie, umiejętność załatwiania, realizowania różnych spraw, umiejętność nawet wysławiania się i opracowywania referatów. Chcemy, aby nasze koło również było szkołą życia" — tak uogólnił doktor Aleksandrowicz działalność swoich podopiecznych.

Wypada przy końcu roku akademickiego życzyć członkom koła lotników realizacji wszystkich zamierzeń, które postaramy się w roku przyszłym bardziej skrupulatnie opisać.



Zlin w akrobacji. Foto: J. Szymański

JUBILEUSZ

AEROKLUBU ZIEMI LUBUSKIEJ

AEROKLUB Ziemi Lubuskiej obchodzi w tym roku swoje dziesięciolecie. W kwietniu minęło właśnie dziesięć lat, jak ówczesny Aeroklub Zielonogórski otrzymał pierwszy sprzęt lotniczy. Niewiele tego było. Trzy szybowce „ABC", wyciągarka „Żubr" i ściągarka „Ryś" — stanowiły całe wyposażenie lotnictwa.

Zresztą i z tym sprzętem było wiele kłopotu. Przydzielone szybowce przechowywano w wypożyczonych namiotach. Stodoła, którą aeroklub otrzymał z PGR i która spełniała rolę hangaru, z trudem mieściła samoloty Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Pole PGR-owskie pod Zieloną Górą też nie odpowiadało wymogom lotniska sportowego. Trzeba było zaczynać od niwelacji i zagospodarowania lotniska, budowy portu lotniczego i innych urządzeń.

Swoje powstanie i rozwój Aeroklub Ziemi Lubuskiej zawdzięcza kilkuosobowej grupie ludzi. Entuzjaści lotnictwa — Jan Bomba, Tadeusz Wieliński, Franciszek Cichoński (obecny prezes AZL), Henryk Szczepaniec, Henryk Kozłowski — to ludzie, którzy rzucili pierwsi myśl zorganizowania własnego klubu lotniczego. Realizacja tych zamierzeń nie była jednak łatwa. Tylko przychylność władz wojewódzkich i miejskich, a przede wszystkim ich pomoc finansowa i materiałowa, pozwoliły na rozpoczęcie śmiałych zamierzeń — rozbudowy lotnictwa sportowego od podstaw.

★

Co zrobiono w ciągu minionego dziesięciolecia?

Bardzo wiele. W tym miejscu, gdzie przed dziesięciu laty rósł las, dzisiaj stoi okazały budynek portu lotniczego. Nieco niżej hangar i magazyny paliwowe. PGR-owskie pole pod Zieloną Górą urosło do rangi lotniska sportowego. To są inwestycje. Aeroklub Ziemi Lubuskiej dokłada też starań w kierunku podnoszenia sprawności lotniczej.

Od kilku lat reprezentant Aeroklubu — Stefan Studencki — jest wicemistrzem Polski w akrobacji samolotowej. Rekordzistą w przelotach szybowcowych jest Stanisław Ratusiński. Na szybowcu dwumiejscowym „Bocian" ustanowił on rekord międzynarodowy w przelocie docelowo-powrotnym (na trasie Zielona Góra — Łódź — Zielona Góra) — 550 km.

W kadrze narodowej spadochroniarzy aeroklub reprezentuje młoda spadochroniarka — Krystyna Radziszewska, natomiast modelarzy klubu — Grzegorz Marciniak — doświadczony modelarz i nauczyciel.

Wiele na temat wyczynu sportowego może powiedzieć obecny prezes AZL — mgr Franciszek Cichoński, który jako współzałożyciel aeroklubu posiada uprawnienia instruktora spadochronowego, pilota samolotowego i szybowcowego.

Aeroklub był też organizatorem trzech imprez krajowych — samolotowych mistrzostw Polski w akrobacji, spadochronowych mistrzostw Polski i mistrzostw Polski modeli latających.

★

Były też lata trudne w rozwoju lotniczej placówki. Aeroklub, mimo że jest organizacją szczebla wojewódzkiego, nie posiada swoich agend w miastach powiatowych. Nieliczni więc tylko entuzjaści sportu lotniczego trafiali na lotnisko z odległych miast i osiedli. Co gorsze, że nawet ci, którzy zdobyli podstawowe przeszkolenie na lotnisku w Przylepie, po uzyskaniu matury przenosili się do innych miast. Zielona Góra w tym czasie nie posiadała wyższej uczelni. Niewielu pozostawało na miejscu. Większość rozpoczynała studia w dużych miastach, automatycznie zasilając i tak silne ośrodki lotnicze. Wtedy właśnie w Zielonej Górze narodził się eksperyment, który wprowadzono w wielu aeroklubach w kraju.

Aeroklub Ziemi Lubuskiej rozpoczął poszukiwanie mecenasa, który bezpośrednio jest związany z młodzieżą. ZMS natomiast szukał atrakcyjnych form pracy z młodzieżą. I tak w 1962 roku, na lotnisku w Przylepie, pod patronatem ZMS zorganizowano pierwszy w kraju eksperymentalny obóz lotniczo-wypoczynkowy. Eksperyment wypadł na piątkę. Od tego czasu aeroklub i Zarząd Wojewódzki ZMS w Zielonej Górze podobne obozy organizują co roku.

Obecnie nie chodzi już o liczbę kandydatów, lecz ich jakość. Wniosek kandydata na szkolenie lotnicze musi zaopiniować dyrekcja szkoły i zarząd szkolny ZMS lub ZMW. Przyjmując na szkolenie lotnicze uwzględnia się przede wszystkim charakter chłopca, zachowanie się, wyniki w nauce itd.

Żeby rozwijał się wyczyn, trzeba mieć zaplecze starszej młodzieży. A ponieważ lotnictwo jest bardzo atrakcyjnym sportem, nic więc dziwnego, że część młodzieży z zielonogórskiej wsi — na czele z Jankiem Kolbą i Jerzym Pawłowskim — zaraziła się nim na dobre.

★

Omawiając osiągnięcia i dorobek Aeroklubu, nie można pominąć kadry technicznej. Od sprawności sprzętu w powietrzu zależy życie ludzi. Zdaje sobie z tego sprawę personel techniczny w składzie: Zenon Przybylski — szef techniczny oraz mechanicy — Tadeusz Wysocki, Adam Kasza i Bogumił Maciejewski. Gdy zachodzi potrzeba, pracują znacznie dłużej i więcej niż przewiduje program dnia. A rezultaty ich pracy to dowód, że w ciągu dziesięciu lat nie było wypadku z przyczyn technicznych.

★

Aktywność lubuskich działaczy lotnictwa i pilotów z każdym rokiem wzrasta. Na dawnych polach PGR-owskich pod Zieloną Górą, gdzie przed dziesięciu laty rosło zboże, dzisiaj szkolą się najmłodsi entuzjaści „skrzydeł". W 26 kołach lotniczych młodzież poznaje tajniki sztuki lotniczej. Modelarze zdobywają coraz większą popularność na zawodach krajowych, a na przykład juniorzy we współzawodnictwie krajowym za 1966 rok zajęli II miejsce.

Na podstawie tego co zostało dokonane można stwierdzić, że lata najbliższe będą dalszym etapem postępu i rozwoju lotnictwa sportowego na Ziemi Lubuskiej. Świadczą o tym ambitne plany i zamierzenia aktywu społecznego i samych pilotów, które przewidują: budowę dróg dojazdowych do lotniska, budowę nowego hangaru, doprowadzenie wody z sieci miejskiej itd.

EUGENIUSZ FEDORUK

REKORDY W SPORCIE SPADOCHRONOWYM

W ostatnich kilku latach z inicjatywy energicznie działającej Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL ustanowiono kilkadziesiąt rekordów krajowych, tak w skokach pojedyńczych jak i grupowych. Stąd też obraz aktualnej tabeli rekordów krajowych w sporcie spadochronowym zmienił się nie do poznania w porównaniu z okresem sprzed kilku lat. Nie tylko pojawiły się w niej nowe nazwiska skoczków, reprezentujących inne aerokluby regionalne, ale przede wszystkim w sposób zadowalający poprawiła się wartość wyników poszczególnych rekordów.

Najczęściej ustanawiano rekordy w skokach na celność lądowania, przy czym do najliczniej poprawionych konkurencji należały skoki z wysokości 1 000 m i 1 500 m z natychmiastowym i opóźnionym otwarciem spadochronu. W wyniku ogromnej rywalizacji między skoczkami osiągnięto wspaniałe rezultaty sportowe w celności lądowania; dwa z nich, uzyskane przez Edwarda Ligockiego, osiągnęły poziom równorzędny rekordom międzynarodowym. Ze względu na zdobycie szczytowego wyniku (0,00 m) rekordy te, ustanowione przez polskiego skoczka, nie mogły być uznane przez FAI, ponieważ już wcześniej zostały uzyskane przez sportowców zagranicznych. Kilka innych rekordów, w tym także kobiecych, tylko o kilka względnie kilkanaście centymetrów są gorsze od rekordów międzynarodowych.

Dlatego też w tym miejscu warto z naciskiem podkreślić, że nie przystąpiono do bicia rekordów we wszystkich konkurencjach. I tak na przykład nie próbowano nawet wy-

Spadochroniarka Aeroklubu Łódzkiego Bożena Muszkiet ustanowiła dnia 8 maja br. nowy kobiecy rekord krajowy w skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, wynikiem 0,87 m od środka krzyża. Rekord ten jest lepszy od ogólnego rekordu krajowego w tej konkurencji. Zdjęcia TM (3)

pełnić pustych miejsc w poszczególnych konkurencjach skoków nocnych. A szkoda!

Spróbujmy teraz — patrząc na zamieszczoną tabelę krajowych rekordów spadochronowych w skokach pojedyńczych — ocenić możliwości dalszego ustanawiania rekordów krajowych w polskim sporcie spadochronowym.

W konkurencji wysokości skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu tak w skokach dziennych jak i nocnych nie zaszły zmiany od prawie dziesięciu lat. Do pobicia rekordów z 1957 roku (Stefana Furmaniaka) i z 1958 roku (Romany Skatulskiej i Witolda Tracza) przystąpiono tylko jeden raz. Ze względu jednak na niedokładność zapisu barografu próba nie powiodła się i dlatego nie figurują w tabeli nowe rekordy.

Podobnie rzecz ma się w długotrwałości skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu. Także i w tej konkurencji nie nastąpiły zmiany. Rekordy ustanowione przez spadochroniarzy warszawskich w latach 1957 — 1958 figurują w tabeli do dnia dzisiejszego. Wydaje się, że kierownictwo stołecznej sekcji spadochronowej — które ma szanse wykorzystania samolotów o wysokim pułapie — nie inicjuje prób pobicia dotychczasowych rekordów z dużej wysokości. Przed laty bowiem czołowym inspiratorem ustanawiania rekordów była sekcja warszawska.

Z kolei w skokach na celność lądowania z wysokości 600 m, tak z otwarciem natychmiastowym jak i opóźnionym, zaszły tylko częściowe zmiany. Z najbardziej wartościowych wyników należy wymienić rekord łódzkiej spadochroniarki Bożeny Muszkiet, która 8 maja br. lądowaniem 0,87 m od środka krzyża zdobyła nie tylko rekord kobiecy, ale również ogólny rekord krajowy, będący od 17 października 1959 roku w posiadaniu Kazimierza Peli z Kielc.

Najliczniej atakowane były rekordy w konkurencji skoków z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Aktualny wynik, uzyskany 2 kwietnia br. przez skoczka wrocławskiego Ryszarda Olszowego (0,07 m), przybliżył dzień zakończenia bicia rekordów w tej konkurencji. Natomiast w skokach z opóźnionym otwarciem wynik Edwarda Ligockiego (0,00 m) zamknął rekordy krajowe w tej konkurencji już 18 października 1966 roku. Ponadto na uwagę zasługują dwa inne rekordy: Janiny Zwierzchowskiej (1,17 m) z 19 maja br. oraz Krystyny Ligockiej (0,85 m), zdobyty w nocy z 19 na 20 września 1966 roku (ten ostatni również jako ogólny rekord krajowy).

W nieco mniejszym stopniu skoczkowie angażowali się przy poprawianiu rekordów w skokach z wysokości 1 500 m, tak z natychmiastowym jak i opóźnionym otwarciem spadochronu. Niemniej jednak Edward Ligocki 22 kwietnia br. wynikiem 0,00 m zakończył ustanawianie rekordów krajowych w skokach z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Ponadto na uwagę zasługują rekordy: Anny Kwaśnik (2,99 m) z 23 kwietnia br., Grzegorza Milińskiego (2,49 m) w nocy z 20 na 21 maja br., Wojciecha Soleżyńskiego (0,30 m) z 30 września 1966 roku oraz rekord Anny Franke, figurujący w tabeli od 1958 roku.

Na koniec kilka zdań o skokach z wysokości 2 000 m z natychmiastowym i opóźnionym otwarciem spadochronu. W tych najmłodszych, bo kilka lat temu wprowadzonych konkurencjach, ustanowiono u nas zaledwie 10 rekordów w skokach pojedynczych. Najlepsze — jak do tej pory — wyniki uzyskali skoczkowie wrocławscy: Anna Kwaśnik (1,10 m) i Ryszard Kuś (0,57 m). Oboje zdobyli rekordy 11 lutego br. W konkurencjach tych nie pokuszono się jeszcze o przystąpienie do prób wypełnienia pustych miejsc w skokach nocnych.

Stąd też baczniejszą uwagę należałoby zwrócić na przeprowadzenie prób rekordowych w skokach nocnych, tak w klasyfikacji męskiej jak i kobiecej. Szczególnie kobiety mają duże szanse na dość łatwe uzyskanie — tak niestety można w tym przypadku powiedzieć — rekordów krajowych. Każdy bowiem wynik staje się rekordem krajowym. A wolnych miejsc jak łatwo obliczyć jest aż siedem. Czekamy więc na wiadomości o nowych rekordach kobiecych w skokach nocnych.

Reasumując należy stwierdzić, że na 40 możliwych do uzyskania rekordów w skokach pojdynczych, jakie obejmuje tabela FAI, polscy spadochroniarze wypełnili 31 rubryk rekordami krajowymi. Na zapełnienie czeka jeszcze dziewięć pustych rubryk. Ponadto poprawienia wyników wymaga kilka rekordów w skokach nocnych ustanowionych parę lat temu.

Na 31 rekordów figurujących w tabeli: ustanowili: 12 — skoczkowie Aeroklubu Wrocławskiego, 8 — Warszawskiego, po 3 — Łódzkiego i Gdańskiego, 2 — Mieleckiego i po jednym: Gliwickiego, Jeleniogórskiego i Kieleckiego. Podział rekordów według nazwisk skoczków również jest interesujący. Czterokrotnie figuruje w tabeli rekordów Romana Skatulska (Warszawa), trzykrotnie Edward Ligocki (Wrocław), dwukrotnie Anna Kwaśnik i Krystyna Ligocka (Wrocław) oraz Bożena Muszkiet z Łodzi. Pozostali sportowcy zaliczyli po jednym rekordzie krajowym.

Wyników rekordów międzynarodowych nie możemy niestety podać, ponieważ od pewnego czasu FAI zaprzestała informować poszczególne aerokluby narodowe o aktualnie zatwierdzonych rekordach, nie tylko spadochronowych ale także szybowcowych, samolotowych i innych.

Powyższą garść informacji dedykujemy aktualnym i przyszłym rekordzistom spadochronowym (oraz wszystkim sympatykom tego pięknego sportu), oczywiście z myślą,

Spadochronowe małżeństwo Ligockich (Aeroklub Wrocławski). Krystyna i Edward Ligoccy ustanowili kilkanaście krajowych rekordów spadochronowych, przy czym Edward Ligocki dwukrotnie wyrównał rekord międzynarodowy z wysokości 1000 m i 1500 m. W obu przypadkach uzyskał wynik 0,00 m od środka krzyża.

aby, mając aktualną tabelę rekordów krajowych, nanosili na nią zmiany i nie przystępowali do bicia rekordów, których pobicie jest już niemożliwe do zrealizowania (na przykład wyniki 0,00 m od środka krzyża).

W najbliższym numerze omówimy rekordy krajowe w skokach grupowych na celność lądowania. (m)

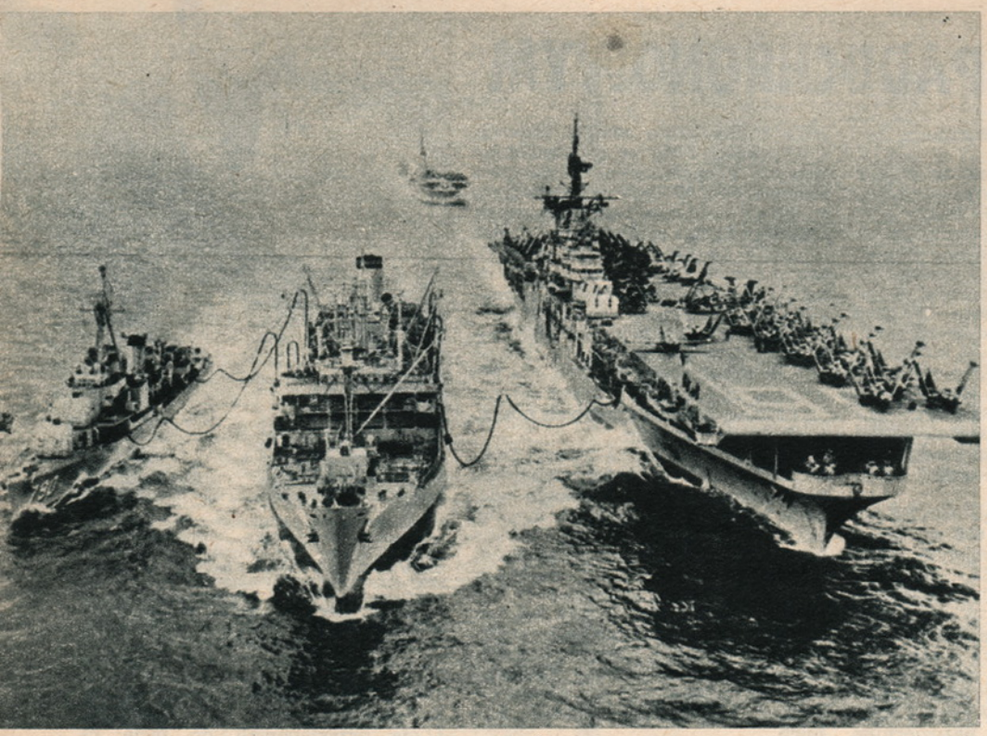
Członkini Aeroklubu Warszawskiego Romana Skatulska, która w latach pięćdziesiątych należała do najbardziej aktywnych spadochroniarek w naszym kraju w ustanawianiu rekordów krajowych i międzynarodowych. Z tamtego okresu figurują jeszcze do dnia dzisiejszego jej piękne wyniki uzyskane w skokach z dużych wysokości.

KRAJOWE REKORDY SPADOCHRONOWE ● SKOKI POJEDYŃCZE

(stan na dzień 1 czerwca 1967 r.)

KONKURENCJA			SKOKI DZIENNE				SKOKI NOCNE			
			KRAJOWY		KOBIECY KRAJOWY		KRAJOWY		KOBIECY KRAJOWY	
CELNOŚĆ LĄDOWANIA	W 1)		W. Tracz	8 270 m	R. Skatulska	8 270 m	S. Furmaniak	4 100 m		
	D 2)		T. Dulla	12 520 m	R. Skatulska	6 600 m	R. Skatulska	7 050 m	R. Skatulska	7 050 m
	N 3)	600 m	I. Zapaśnik	1,34 m	R. Sokołowska	3,91 m	M. Domagała	6,41 m	M. Wojtkowska	21,34 m
		1 000 m	R. Olszowy	0,07 m	J. Zwierzchowska	1,17 m	K. Ligocka	0,85 m	K. Ligocka	0,85 m
		1 500 m	E. Ligocki	0,00 m	A. Kwaśnik	2,99 m	G. Miliński	2,49 m		
		2 000 m	R. Kuś	0,57 m	A. Kwaśnik	1,10 m				
	O 4)	600 m	B. Muszkiet	0,87 m	B. Muszkiet	0,87 m	W. Ryś	11,3 m		
		1 000 m	E. Ligocki	0,00 m	K. Ligocka	2,56 m	A. Kolatorski	17,87 m		
		1 500 m	W. Soleżyński	0,30 m	A. Franke	2,70 m	E. Ligocki	2,45 m		
		2 000 m	E. Hilczer	1,99 m	R. Koszykowska	2,00 m				

Uwaga: 1) W — wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu
2) D — długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu
3) N — z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości
4) O — z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości



U BRZEGÓW WIETNAMU

W wojnie wietnamskiej — na równi z wojskami lądowymi, lotnictwem i jednostkami specjalnymi — uczestniczą również siły morskie USA. Największym związkiem operacyjnym tych sił agresora jest 7 flota, której okręty stale znajdują się na wodach Morza Południowo-Chińskiego.

W skład 7 floty wchodzi ponad 170 okrętów, w tej liczbie lotniskowce uderzeniowe i krążowniki. Wśród nich periodycznie znajdują się: lotniskowiec atomowy „Enterprise" i krążownik atomowy „Long Beach". W głębinach Morza Południowo-Chińskiego pełnią też służbę patrolową okręty podwodne. Niektóre z nich, jak oświadczył dowódca floty USA na Pacyfiku admirał R. Johnson, posiadają napęd atomowy. Wspomniane okręty podwodne — według oświadczenia R. Johnsona — pełnią dyżury w „rejonach strategicznych" i wykorzystywane są do wykonywania innych tajnych zadań.

Mimo użycia przez imperialistów amerykańskich tak wielkich sił militarnych przebieg wojny wskazuje niezbicie, że bohaterski naród wietnamski wspierany braterską pomocą krajów socjalistycznych skutecznie krzyżuje brudne plany agresorów.

Z informacji ukazujących się w prasie amerykańskiej wynika, że siły morskie Stanów Zjednoczonych, działające w Wietnamie, wykonują następujące zadania: atakują siłami lotnictwa morskiego różne obiekty, a także miasta i wsie; prowadzą morskie operacje desantowe; blokują z morza wybrzeże wietnamskie; wspierają ogniem swej broni działania wojsk lądowych i piechoty morskiej. W celu realizacji tych zadań, utworzono kilka morskich związków operacyjnych.

Lotnictwo bazujące na lotniskowcach uderzeniowych, tworzących 77 związek operacyjny, dokonuje nalotów na obiekty Wietnamu południowego (a także i DRW). W skład tego związku wchodzą ponadto krążowniki i niszczyciele. Działania bojowe lotniskowców uderzeniowych zabezpieczają specjalne związki zaopatrzenia, w skład których wchodzą tankowce, okręty transportowe, warsztaty pływające i specjalne okręty pomocnicze.

Zasadniczym rejonem manewrów bojowych lotniskowców jest obszar zaczynający się 50 — 100 mil na północ od wejścia do Zatoki Tonkińskiej i ciągnący się na południe do wysokości bazy Da Nang. W tym rejonie (w odległości około 100 mil od brzegów DRW) stale manewrują trzy lotniskowce, które kolejno w ciągu 12 godzin znajdują się w gotowości do poderwania bazującego na ich pokładach lotnictwa. Działające lotniskowce zmieniają się co pewien czas i odpływają do bazy morskiej na Filipinach lub innych baz amerykańskich. Każdy lotniskowiec otrzymuje ochronę składającą się z pięciu niszczycieli.

Lotniskowce uderzeniowe przejawiają ogromną aktywność. Wystarczy wspomnieć, że samoloty lotnictwa morskiego wykonały około połowy wszystkich lotów bojowych dokonanych przez piratów powietrznych w czasie od czerwca 1964 r. Okres uczestniczenia lotniskowca uderzeniowego w wojnie wietnamskiej wynosi średnio 90 dni. Z tego około 65 dni znajduje się on na morzu, a pozostałe — w bazie.

Bywają jednak i dłuższe rejsy bojowe lotniskowców na wodach Wietnamu. Tak, na przykład, rejs lotniskowca uderzeniowego „B. H. Richard" w 1965 r. trwał 276 dni. Lotnictwo jego, jak informowała prasa zachodnia, wykonało ponad 12 tysięcy samoloto-lotów bojowych, zrzuciło ponad 11 tysięcy ton bomb i zużyło przeszło 660 tysięcy 20 mm pocisków. Co 20 godzin uzupełniano zapasy amunicji na okręcie. Inny lotniskowiec uderzeniowy — „Oriskany" znajdował się na morzu 256 dni, z tego w ciągu 6 miesięcy uczestniczył w działaniach bojowych. W tym okresie lotnictwo bazujące na jego pokładzie wykonało 12 tysięcy samoloto-lotów bojowych, zrzuciło około 10 tysięcy ton bomb.

Większość lotów bojowych samoloty lotnictwa morskiego wykonały w dzień. Jak podkreśla korespondent wojenny dziennika „New York Times" „trudne warunki atmosferyczne i noc wciąż jeszcze w znacznym stopniu ograniczają możliwość dokonywania nalotów". Tenże dziennik informuje, że z lotnictwa morskiego w nocnych nalotach uczestniczy aktywnie tylko jeden typ samolotu — nowy szturmowiec A-6 A „Intruder".

Drugim podstawowym zadaniem sił morskich USA jest wysadzanie desantów morskich na poszczególne odcinki wybrzeża Wietnamu Południowego. Do największych morskich operacji desantowych można zaliczyć wysadzenie, w dniu 6 stycznia br., ponad 4 tysięcy żołnierzy amerykańskich w delcie rzeki Mekong. Zasadnicze siły przerzucono w ujście rzeki na 12 okrętach 7 floty.

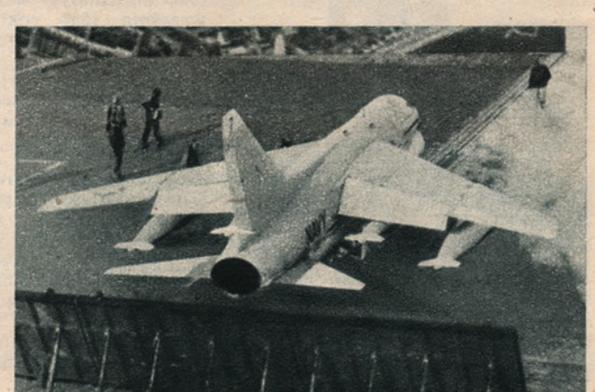
Prasa amerykańska podkreślała, że operacja ta znamionuje początek działań bojowych zakrojonych na szeroką skalę. Zaznaczano przy tym, że z chwilą wkroczenia wojsk interwencyjnych w deltę Mekongu flota amerykańska odgrywać będzie w wojnie wietnamskiej jeszcze większą rolę.

Od samego początku operacji interwenci usiłowali rozpocząć natarcie na szerokim froncie przeciwko — jak sami podkreślali — jednemu z największych zgrupowań sił patriotycznych i ich bazom. Jednakże wojskom amerykańskim nie udało się zadać ciosu Armii Wyzwoleńczej. Posiadając informacje o planowanej operacji, jednostki jej zmieniły miejsce postoju i stamtąd dokonały kilku zaskakujących kontruderzeń.

Amerykańska piechota morska, oprócz wysadzania wielkich desantów, prowadzi też epizodyczne działania interwencyjne przeciwko ludności rejonów kontrolowanych przez Armię Wyzwoleńczą. Zadania te wykonują specjalne pododdziały desantowe — zazwyczaj w składzie batalionu piechoty morskiej — przerzucane z okrętu śmigłowcami. Są to specjalne okręty desantowe, na pokładach których bazują śmigłowce.

Trzecim zadaniem floty, jak już wspomniano, jest blokowanie wybrzeża Wietnamu. Działania prowadzone w tym kierunku mają na celu przede wszystkim odcięcie sił patriotycznych Wietnamu południowego od reszty świata, utrudnianie im dokonywania środkami żeglugi przybrzeżnej przerzutów wojsk, uzbrojenia, przedmiotów zaopatrzenia itd. z jednego rejonu kraju do drugiego.

W tym celu dowództwo marynarki wojennej USA sformowało 72 związek operacyjny, w skład którego



U góry: Zespół lotniskowców amerykańskich w czasie zaopatrywania w paliwo na morzu. Wyżej: Nowy szturmowiec lotniskowy USA typu A-7A „Corsair-III". Niżej: Śmigłowiec marynarki UH/CH-46D „Sea Knight".

Artyleria przeciwlotnicza Demokratycznej Republiki Wietnamu w akcji bojowej przeciwko amerykańskim piratom powietrznym.

weszły okręty różnych klas — od kutrów do niszczycieli. Związek ten patroluje w pasie przybrzeżnym na przestrzeni 1 000 mil. Pas podzielony jest na kilka sektorów. Okręty działają w strefach 40-milowych i 12-milowych. W strefie 40-milowej kontrolują tylko transporty „podejrzane", a w 12-milowej — wszystkie statki, z wyjątkiem amerykańskich i reżimu sajgońskiego.

O rozmiarach tej działalności świadczą opublikowane w prasie amerykańskiej liczby. W ciągu roku (od jesieni 1965 do jesieni 1966) zatrzymano ponad 84 tysiące dżonek, z tego 40,5 tysiąca zrewidowanych zostało przez specjalne grupy.

W ramach blokady wybrzeża wietnamskiego amerykańscy piraci morscy jesienią ubiegłego roku zaczęli co pewien czas ostrzeliwać z artylerii południową część wybrzeża DRW. Ponadto ostrzeliwują też barki i inne środki pływające na przestrzeni 25 mil na północ od strefy zdemilitaryzowanej. W lutym bieżącego roku rozpoczęli masowe ostrzeliwanie gęsto zaludnionych prowincji północnowietnamskich. W tych barbarzyńskich działaniach uczestniczą krążowniki i niszczyciele. Równocześnie lotnictwo amerykańskie zaczęło minować ujścia rzek DRW.

Ale nowe akty barbarzyństwa nie uchodzą agresorom amerykańskim bezkarnie. Dowództwo USA w Sajgonie stwierdziło oficjalnie, że w ostatnich tygodniach artyleria nabrzeżna Demokratycznej Republiki Wietnamu uszkodziła krążownik „Canberra" oraz dwa niszczyciele „Stoddard" i „Keppler".

Dowództwo amerykańskie w Wietnamie południowym wiele uwagi poświęca też patrolowaniu rzek. Z oświadczenia szefa sztabu sił morskich USA wynika, że w ciągu sześciu miesięcy załogi małych okrętów amerykańskich zatrzymały i zrewidowały 42 000 statków rzecznych i dżonek. Wiele z nich zniszczyły.

Prasa zachodnia podkreśla, że doświadczenie sił morskich USA w zakresie patrolowania rzek jest bardzo znikome. Dlatego też zaistniała konieczność opracowania specjalnego programu szkolenia stanu osobowego, zakupienia kutrów rzecznych i organizowania od nowa zabezpieczenia materiałowo-technicznego. Tankowce desantowe LST planuje się przekształcić w bazy pływające patrolowej flotylli rzecznej działającej w deltach większych rzek. Dla bezpośredniego wsparcia tej flotylli każdy tankowiec desantowy powinien otrzymać uzbrojone śmigłowce.

I wreszcie czwarte podstawowe zadanie sił morskich USA w Wietnamie południowym — udzielanie wsparcia ogniowego wojskom interwentów — realizowane jest przez krążowniki, niszczyciele i niektóre rodzaje lotnictwa morskiego. Wsparcia tego wspomniane siły udzielają prawie codziennie, przy czym okręty używają do tego celu artylerii i rakiet. I tak, pod koniec ubiegłego roku wystrzeliły one na wybrzeże Wietnamu południowego ponad 135 000 pocisków artyleryjskich i rakietowych.

Co się tyczy samolotów, to ich uzbrojenie rakietowe podczas wykonywania zadań w zakresie wsparcia wojsk lądowych okazało się — jak podaje „New York Times" — „o wiele mniej skuteczne" niż przewidywano. Na przykład, samoloty F-4 początkowo używane były do wsparcia w Wietnamie z uzbrojeniem rakietowym. Rakiety nie zdały jednak egzaminu i dlatego — podkreśla wspomniany dziennik — „zamontowane pod skrzydłem działko, podczas wykorzystywania samolotu do wsparcia wojsk lądowych, okazało się prawie niezastąpione". Latem bieżącego roku powinien wejść na uzbrojenie nowy wariant F-4 z działkiem zamontowanym w kadłubie.

Wszystko to świadczy o tym, że w brudnej wojnie prowadzonej przez imperialistów amerykańskich przeciwko narodowi wietnamskiemu siły morskie odgrywają istotną rolę. Ale i one nie są w stanie zapewnić agresorom zwycięstwa. (LH)

Lot z przygodami

ZASTĘPCA dowódcy pułku do spraw politycznych pokazuje mi w futerale zegarek na rękę.

— Chcemy jeszcze — powiada — wygrawerować na nim odpowiednią dedykację...

Po chwili otwierają się drzwi, wchodzi młody pilot. Przedstawia się: por. pil. I klasy Adam SOBOTTA. Rozmawiamy o jego lotach, o jego związkach z lotnictwem, zanim jeszcze włożył mundur podchorążego.

Mieszkał na Śląsku, uczęszczał do Technikum Hutniczego. Potem zaczął pracować w Hucie „Baildon" w Katowicach. Z lotnictwem miał tyle wspólnego, co przeczytał o nim w prasie codziennej i fachowej. Mimo to czuł podświadomie, że powinien zaznać przygody w lotnictwie. Zgłosił się do odpowiednich władz, został przyjęty na przeszkolenie do LPW, kurs przygotowawczy ukończył pomyślnie. Jego zainteresowania lotnictwem wzrosły, z entuzjazmem zgłosił się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Por. Sobotta powiada, że nie wierzył w swoje siły, był przekonany, że nie nadaje się do lotnictwa, choćby ze względu na szczupłą sylwetkę i wątłą budowę ciała. Ale po kilku latach pobytu w szkole okrzepł, nabrał pewności siebie, nauka szła mu dobrze. Szkołę ukończył w 1963 r. i został skierowany do jednostki, w której obecnie służy.

Zbliżając się do sedna sprawy pytam, czy miał już w swojej krótkiej stosunkowo karierze lotniczej jakąś przygodę w powietrzu? Nie miał. A jakie zarejestrowano przesłanki do wypadków w czasie jego lotów?

Zastępca dowódcy pułku do spraw politycznych otwiera gruby zeszyt, szuka nazwiska Sobotty. Jest. Odczytuje odpowiednie adnotacje: pęknięcie dętki hamulcowej, niesprawna busola... Przesłanki małe, nie wszystkie z winy pilota. Poważniejszych nie było.

Przystępujemy do istoty rzeczy, do jego ostatniej przygody w powietrzu.

30 marca odbywały się nocne loty. O godzinie 22.23 por. pil. Adam Sobotta wystartował na wykonanie zadania. W drugiej kabinie siedział pilot, który miał odbyć lot w zasłoniętej kabinie. Por. Sobotta w roli instruktora, w początkowej fazie lotu, pilotował samolot z pierwszej kabiny. Po wzniesieniu się na wysokość 150 m w kabinie zapaliła się czerwona lampka sygnalizująca, że prądnica jest niesprawna. Por. Sobotta sprawdza woltoamperomierz, by upewnić się czy rzeczywiście prądnica jest uszkodzona. Wskazówka na tarczy woltoamperomierza odchyliła się w prawo, potwierdzając prawidłowość sygnalizacji świetlnej. Pilot melduje o tym kierownikowi lotów i podejmuje decyzję lądowania po kręgu. Ale kiedy miał wykonać skręt w celu wejścia w krąg okazało się, że nastąpił jeszcze jeden defekt...

Do kierownika lotów płynie następny meldunek. Mimo kłopotliwej sytuacji pilot wykonał szczęśliwie lądowanie.

Refleksje przyszły dopiero po wylądowaniu. W czasie lotu trudno było błyskawicznie ustalić przyczynę tych niecodziennych zjawisk. Chodziło przede wszystkim o podjęcie prawidłowej decyzji. I tę właśnie prawidłową decyzję podjął por. pil. Adam Sobotta, dzięki czemu szczęśliwie wylądował. Sytuacja, w jakiej się znalazł por. Sobotta, wymagała dużego spokoju, no i w dużym stopniu odwagi. Dzięki temu spokojowi mógł szczęśliwie wykonać wszystkie czynności i skoncentrować swoją uwagę.

Pytam por. pil. Adama Sobottę, celowo trochę naiwnie:

— A strach, lęk w takiej sytuacji, dał znać o sobie?

— Lęku nie odczuwałem. Raczej zdziwienie. Nie mogłem powiązać tych kolejno po sobie następujących zjawisk w jedną całość. Myśli zaczęły mi coraz szybciej i gwałtowniej biegać po głowie. A później odczuwałem coś w rodzaju emocji.

Wracamy do sylwetki por. pil. Adama Sobotty. W karcie kar i wyróżnień figuruje dziewięć wyróżnień. Między innymi otrzymał trzy pochwały za ofiarną i nienaganną służbę wojskową, za bardzo dobre wykonywanie lotów w nocy w trudnych warunkach atmosferycznych oraz za bardzo dobre wykonywanie lotów taktyczno-bojowych.

Zanim ukażą się te słowa w druku, por. pil. Adamowi Sobotcie przybędzie dziesiąte wyróżnienie w postaci zegarka na rękę.

HENRYK SZCZYPEK

Porucznik pilot Adam Sobotta.
Foto: Wojciech Jakubowicz

50

WIZYTA W BIURZE KONSTRUKTORSKIM ALEKSANDRA JAKOWLEWA

PROPRZEZ duże sale, pełne światła i ciszy, gdzie ludzie w białych kitlach są pochyleni nad rysownicami, przechodzi lekkim sprężystym krokiem starszy wytworny pan. Właśnie zatrzymał się przy stole i natychmiast otacza go grupa współpracowników. Krótkie sprawozdanie, propozycje, pytania. Główny konstruktor słucha uważnie, zagłębia się w rysunki, zamyśla i po chwili spokojnie rozwiewa wątpliwości, podpowiada rozwiązanie.

Obok jednej z sal znajduje się duży pokój, który tutaj nazywają „muzeum". To zbiór modeli samolotów „Jak", portretów znanych uczonych i konstruktorów, współpracowników.

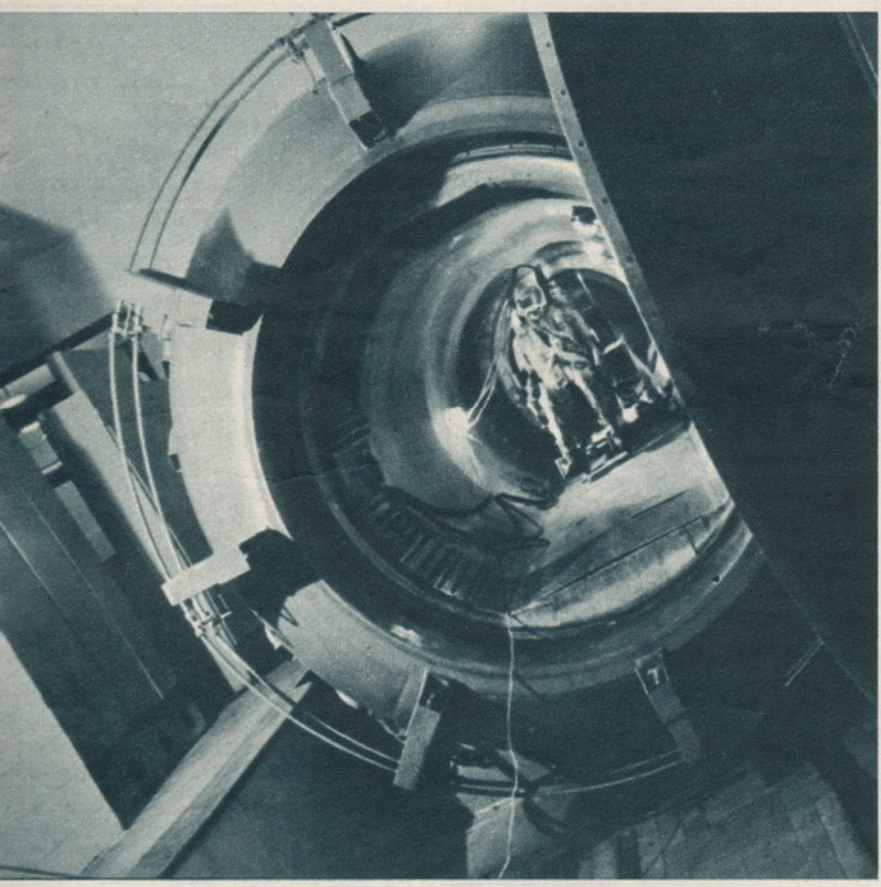
„Jak" — pierwsze litery nazwiska konstruktora Aleksandra Jakowlewa. Dziś nazwa „Jak" znana jest w całym lotniczym świecie. Od z górą czterdziestu lat Jakowlew projektuje samoloty. Zaczął jako 18-letni chłopiec od budowy samolotu sportowego. Od trzydziestu lat lotnicy radzieccy: bohaterowie minionej wojny, dzisiejsi mistrzowie pilotażu i kosmonauci — rozpoczynali i rozpoczynają swoją karierę lotniczą od samolotów szkolno-treningowych „Jak".

W latach wojny „Jaki" były najlżejszymi, najbardziej zwrotnymi i szybkimi myśliwcami. Na „Jakach" walczyli również piloci Ludowego Lotnictwa Polskiego. Powojenny „Jak-15" należał do pierwszych seryjnych samolotów odrzutowych w ZSRR. Potem pojawił się śmigłowiec-gigant Jak-24, samoloty sportowe i naddźwiękowe maszyny bojowe. Obecnie przechodzi próby odrzutowy samolot dyspozycyjny „Jak-40", który był demonstrowany na tegorocznym Międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu.

I oto stoi przed nami człowiek, który wiele widział i tak wiele zrobił. Zapytajmy co myśli o swej pracy.

...Konstruktor musi być też marzycielem. Właśnie w marzeniach rodzą się nowe idee, pomysły nowych konstrukcji, drogi realizacji... Osiągnięcie spełnienia marzeń — to największy cel życia ludzkiego, a konstruktora w szczególności. Wspominam o naiwnych obawach z lat mojej młodości, kiedy zdawało się, że starsi zdążyli już wszystko zdobyć, wszystko zrobić. A jednak już pierwsze kroki w praktycznej działalności przekonały mnie: myliłem się nieskończenie. Postęp techniczny jest nieograniczony. W rzeczywistości okazało się, że niektóre problemy rozwiązuje się tylko po to, aby wysunąć nowe, jeszcze bardziej złożone...

Kiedy zbudowałem szybowiec, owładnęła mną niepohamowana chęć opracowania samolotu. Potem chciałem zrobić drugi, lepszy, potem — trzeci... Budujesz samolot i myślisz: Aby tylko poleciał, a niczego więcej od życia nie pragnę! A kiedy samolot już jest zbudowany i zaczyna latać, rodzi się nowe



Badanie wyposażenia ratowniczego w komorze niskich ciśnień.

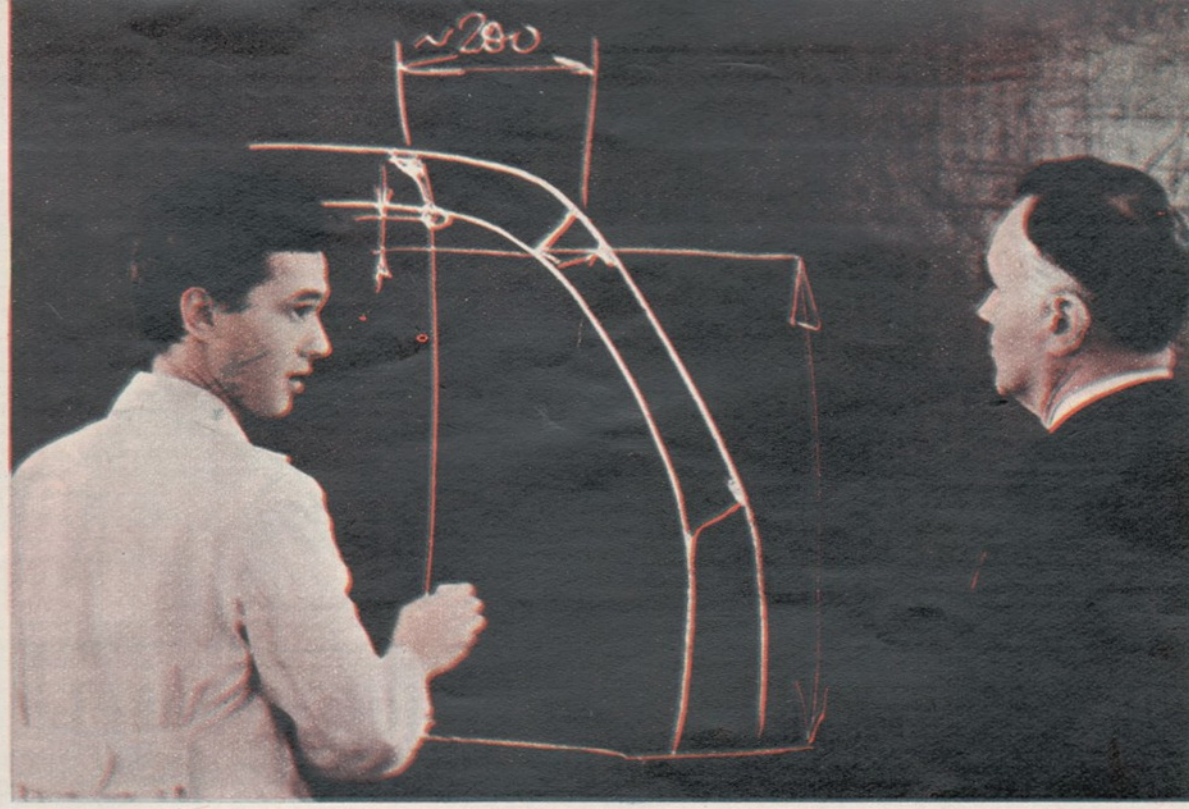
FOTOREPORTAŻ SPECJALNY „SKRZYDLATEJ POLSKI"
J. KOROLEW — APN

pragnienie — zrobić drugi, który by latał jeszcze lepiej, jeszcze szybciej. Określić zadanie, wyjaśnić zagadki, eksperymentować, przewidywać i wreszcie świętować zwycięstwo — w tym właśnie kryje się wielka satysfakcja. Doznaje jej każdy, kto tworzy rzeczy nowe...

Aby zostać konstruktorem lotniczym, nie wystarczy sama „żyłka konstruktorska" lub zainteresowanie techniką już od lat dziecięcych. Nie wystarcza też doskonała znajomość matematyki, fizyki i technologii. Projektowanie to nie tylko nauka, technika — ale i sztuka, ponieważ jest procesem twórczym. Projektowanie tym się różni od twórczości, powiedzmy artysty malarza lub literata, że dla konstruktora nie wystarczy znajomość tematu, szeroki horyzont umysłowy oraz talent. Konstruktor musi być także technologiem, to znaczy wiedzieć jak można najlepiej produkować jego maszynę, być organizatorem ludzi, którzy będą realizowali jego myśl na wszystkich etapach projektowania, budowy i prób.

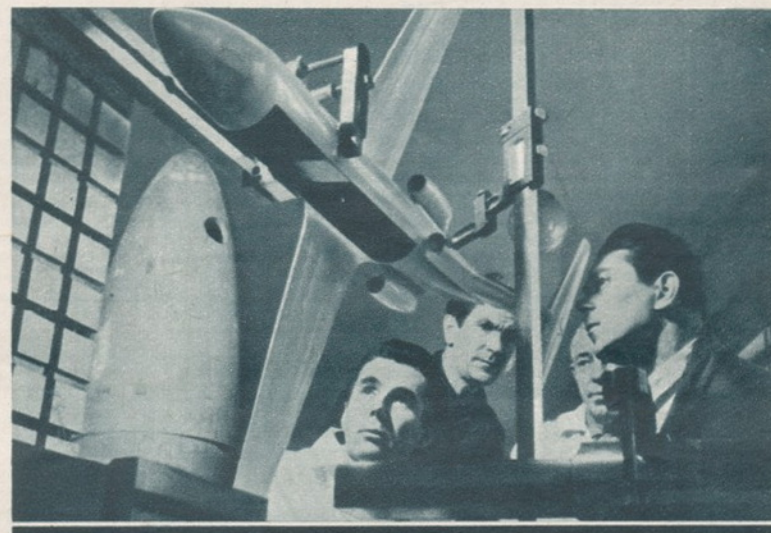
Poszukiwania twórcze w technice wymagają nie mniejszego uporu i cierpliwości niż literatura lub plastyka. Proces twórczy konstruktora lub wynalazcy może być jeszcze bardziej złożony, bo bez względu na talent niczego sam nie zrobi. Dzisiaj do stworzenia samolotu, silnika lub turbiny niezbędny jest zespołowy wysiłek twórczy wielu ludzi. Postęp naukowo-techniczny w dobie obecnej nie może być dziełem jednostek, bez względu na ich genialność. To proces zespołowy — wyższa forma działalności twórczej.

Te słowa trafnie charakteryzują Jakowlewa zarówno jako konstruktora, jak i człowieka, któremu lotnictwo radzieckie i światowe zawdzięcza tak wiele.

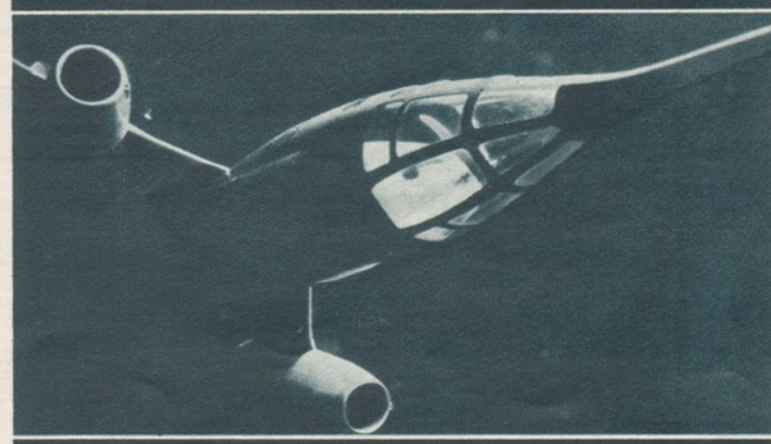


Z lewej: Aleksander Jakowlew — Generalny konstruktor lotniczy, członek-korespondent Akademii Nauk ZSRR, laureat nagród państwowych, deputowany do Rady Najwyższej ZSRR, generał-pułkownik, kawaler licznych orderów, oficer orderu Legii Honorowej. Wyżej: Aleksander Jakowlew i jego syn Sergiusz, również konstruktor. Niżej: Startuje najnowszy samolot Jakowlewa Jak-40.

KONSTRUKTOR MUSI BYĆ MARZYCIELEM



W modelarni biura konstrukcyjnego Jakowlewa. W przygotowaniu model tunelowy samolotu Jak-40.



Wyżej: Naddźwiękowy Jak. Niżej: Tak powstawało wnętrze kabiny pasażerskiej samolotu odrzutowego Jak-40.

VI ZJAZD DOSAAF

2 czerwca w Moskwie, w Wielkim Pałacu Kremlowskim, zakończył obrady VI wszechzwiązkowy zjazd DOSAAF — radzieckiego Stowarzyszenia Współpracy z Armią, Lotnictwem i Flotą. Zjazd jednogłośnie przyjął rezolucję wytyczającą nowe drogi pracy organizacji i wybrał nowy skład członków Komitetu Centralnego i Centralnej Komisji Rewizyjnej DOSAAF.

Przewodniczącym Komitetu Centralnego DOSAAF został Bohater Związku Radzieckiego, generał armii A. L. Hetman, pierwszym zastępcą przewodniczącego — Bohater Związku Radzieckiego, generał lejtenant N. S. Demin, drugim zastępcą — generał major A. N. Skworcow.

Wybrane zostało prezydium Komitetu Centralnego, zaś dla wykonywania bieżących czynności w prowadzeniu pracy organizacji — wyłoniono z prezydium Biuro.

Odbyło się również posiedzenie Centralnej Komisji Rewizyjnej. Przewodniczącym jej został G. N. Kalinińskij.

W skład Komitetu Centralnego DOSAAF weszło 165 osób, w skład prezydium — 33 osoby, w skład Biura — 7 osób. w skład Centralnej Komisji Rewizyjnej — 33 osoby.

We władzach naczelnych DOSAAF znalazło się oczywiście wielu działaczy lotniczych, aktualnie czynnych lotników wojskowych i cywilnych, sławnych dowódców z okresu ostatniej wojny, rekordzistów ze wszystkich dziedzin sportu lotniczego. Widzimy tam nazwiska Iwana Kożeduba, Konstantego Rokossowskiego, Władymira Kokkinakiego, Aleksandra Jakowlewa, Mariny Czeczniewej, Haliny Korczuganowej i innych.

W dyskusji zjazdowej zabrał m. in. głos Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, przewodniczący Biura Federacji Sportów Lotniczych ZSRR, generał Iwan Kożedub, który scharakteryzował pracę poszczególnych rodzajów sportu lotniczego DOSAAF.

Podkreślając ogromne dotychczasowe osiągnięcia radzieckich sportowców lotniczych, Iwan Kożedub ostro skrytykował jednak obecny regres w zdobywaniu wyników na poziomie światowym, nieudane wystąpienia szybowników na zawodach międzynarodowych, małe jeszcze umasowienie sportów lotniczych w ZSRR, brak klubów lotniczych w wielu miejscowościach, niedocenianie lotnictwa sportowego w wielu środowiskach. Zaproponował on, aby w Moskwie powstał centralny klub sportu lotniczego, który by spełniał rolę ośrodka doskonalącego sportowców lotniczych najwyższej klasy międzynarodowej. (z)

RADZIECKIE PILOTKI NAJAKTYWNIEJSZE

PRZEZ długie lata walka o kobiece rekordy międzynarodowe na samolotach odrzutowych toczyła się — ze zmiennym szczęściem — między znanymi lotniczkami Jacqueline Cochran (USA) i Jacqueline Auriol (Francja). Ostatecznie górę wzięła Amerykanka. I do niej też należałyby prawdopodobnie wszystkie rekordy prędkości, gdyby — w roku 1964 — do walki nie włączyły się lotniczki radzieckie. Mianowicie w owym roku Marina Popowicz na samolocie L-29 „Delfin" czwartej kategorii ciężarowej po raz pierwszy ustanowiła międzynarodowy rekord prędkości na trasie zamkniętej o długości 100 km, wynikiem 607,2 km/h.

W roku 1965 międzynarodowe rekordy prędkości na samolotach odrzutowych trzeciej kategorii ciężarowej ustanowiły radzieckie lotniczki Halina Korczuganowa (724,45 km/h na trasie zamkniętej 100 km), Rozalia Szychina (755 km/h na bazie 15—25 km) i Marina Popowicz (735,048 km/h na trasie zamkniętej 2 000 km).

W roku 1966, w ślad za Mariną Sołowiową, która na naddźwiękowym samolocie E-76 osiągnęła na trasie zamkniętej 500 km średnią prędkość 2 062 km/h, popróbowała swych sił Eugenia Martowa. Na samolocie E-76 osiągnęła ona na trasie zamkniętej 2 000 km średnią prędkość 900,267 km/h. Jest to wynik lepszy o 165,219 km/h od rekordu ustanowionego poprzednio przez Jacqueline Cochran.

Martowa jest również autorką innego rekordu na samolocie E-76 — prędkości na trasie zamkniętej 100 km (należał on do USA — 2 097,266 km/h). Uzyskała ona wynik 2 130 km/h.

Martową przygotowywał do bicia rekordów znany pilot doświadczalny, instruktor i rekordzista, Aleksander Fiedotow.

(z)

LOTNICTWO WOJSKOWE

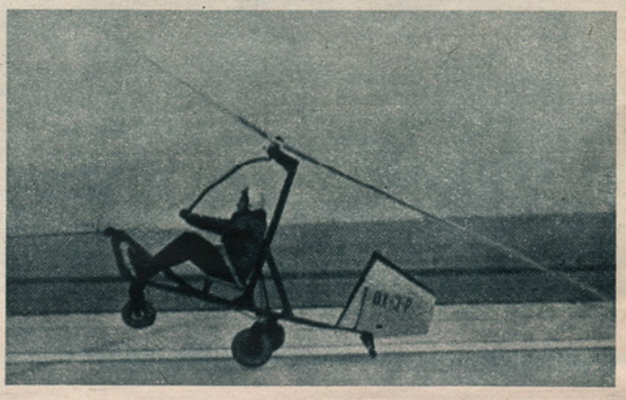
▲ **RZĄD NRF** zamierza wyposażyć lotnictwo wojskowe w nowe samoloty zwiadowcze zakupione w USA. Doniosła o tym monachijska gazeta „Sueddeutsche Zeitung". Samoloty te są wyposażone w supernowoczesną aparaturę elektroniczną, pozwalającą na prowadzenie zwiadu powietrznego z dużych odległości. Luftwaffe ma otrzymać 35 do 40 samolotów tego typu.

▲ **PROTOTYP** francuskiego samolotu „Mirage F-1" rozbił się w pobliżu bazy Istres w Prowansji. Pilot doświadczalny Rene Bigand, jeden z najlepszych we Francji, poniósł śmierć. W pobliżu Nancy natomiast uległ katastrofie samolot „Mirage-4". Pilotowi udało się uratować. Przyczyna katastrofy jest nieznana.

RÓŻNE

● **Doświadczony** pilot-ratownik francuski B. Bagnoud, dokonał śmiałego wyczynu. Pilotując śmigłowiec „Alouette" wylądował on prawie pod samym szczytem Mont Rose, na wysokości ponad 4 250 m, skąd zabrał do szpitala rannego alpinistę szwajcarskiego.

● **Podczas** wspólnych amerykańsko-hiszpańskich manewrów w pobliżu bazy Moron koło Sewilli (Hiszpania), w trakcie dokonywania z wysokości 4 000 m desantu znacznej grupy spadochroniarzy, dwóch skoczków amerykańskich zderzyło się w powietrzu — jeden z nich spadł na ziemię ponosząc śmierć na miejscu, inny podczas lądowania doznał poważnych obrażeń.



WIROSZYBOWIEC Z CSRS

W dniu 19 marca br. na lotnisku w Kunovicach (CSRS) pomyślnie został wypróbowany w locie jednowirnikowy, dwułopatowy wiroszybowiec DX-3-P. Aparat został zaprojektowany i zbudowany przez zespół kierowany przez inżyniera Drdlę. Na zdjęciu wyżej: Wiroszybowiec DX-3-P w trakcie lotu na holu.

SAMOLOTY KRAJU RAD

ANT-9 (PS-9)

PLAN pierwszej pięciolatki w ZSRR przewidywał, równolegle z rozwojem przemysłu, znaczny wzrost przewozów powietrznych. W związku z tym biura konstruktorskie, pracujące pod kierownictwem A. N. Tupolewa i K. A. Kalinina, otrzymały zadanie zbudowania nowych samolotów wielomiejscowych.

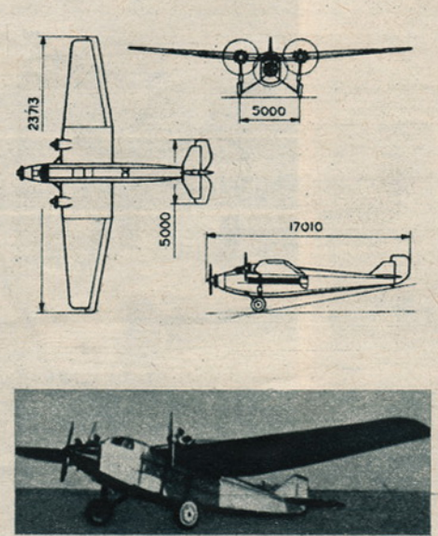
W r. 1929 samoloty takie — ANT-9 (PS-9) i K-5, zostały zbudowane. W dniu 1 maja tegoż roku samolot ANT-9 wystawiony został na Placu Czerwonym w Moskwie, na widok publiczny.

Próby państwowe ANT-9 przeszedł pomyślnie. Wykonano m. in. na nim dwa, trudne na owe czasy, przeloty: Moskwa — Odessa — Sewastopol — Kijów — Moskwa oraz Moskwa — Berlin — Paryż — Rzym — Marsylia — Londyn — Paryż — Berlin — Moskwa. W końcu maja 1929 r. Rada Lotnictwa Cywilnego zadecydowała o seryjnej budowie tych samolotów.

ANT-9 (PS-9) był to całkowicie metalowy górnopłat, o rozpiętości 23,713 m. Wyposażony on był w 3 silniki chłodzone powietrzem „Titan", o mocy 230 KM każdy. Później — samolot otrzymał dwa silniki gwiazdowe M-26 po 300 KM, a następnie wszystkie ANT-9 wyposażono w dwa silniki M-17, chłodzone cieczą.

W r. 1935 jeden z seryjnych ANT-9 specjalnie przebudowano dla potrzeb eskadry agitacyjnej im. M. Gorkiego.

Na zdjęciu: Prototyp samolotu ANT-9 i jego rysunek w trzech rzutach.



Szybownictwo za granicą

■ *W Pucharze Aeroklubu Francji zdecydowanie na prowadzenie w aktualnej klasyfikacji wyszedł Camille Labar (Boulogne — Billancourt), który zdobył aż 5 906 pkt. Dalsze miejsca zajmują: 2. Jean-Pierre Cartry — 1 944 pkt, 3. Louis Abeille — 1 865 pkt, 4. Gilbert Laux — 1 865 pkt, 5. Jean-Louis Perrier — 1 709 pkt.*

■ *Otrzymaliśmy bliższe, interesujące dane o niezwykłym przelocie Pata Beatty, który pobił rekord świata na trójkącie 300 km w Południowej Afryce, w Kimberley — na szybowcu specjalnie zaplanowanym na tamtejsze warunki — BJ-3. Dystans — 310 km. Czas przelotu — 2 h 26 min 5 s. Prędkość przelotowa — 127,4 km/h. Średnie wznoszenia — 3,5 m/s. Maksymalne wznoszenie (ustalone) — 4 m/s na „dystansie" 2 800 m. Całkowita zdobyta wysokość — 8 800 m, w czasie 43,8 min. Całkowita wysokość utracona — 9 400 m, w czasie 102,2 min. Przeciętna prędkość przeskoku — 182 km/h. Przeciętna doskonałość — 34,4. Dolot został wykonany z odległości 70 km, z wysokości 2 600 m, na prędkości 185 km/h.*

■ *W sprawozdaniu z lotów na terenie NRF Jerzy Adamek pisał o wrażeniach z pilotowania jednej z plastykowych orchidei — „Cirrusa". Jest to konstrukcja inż. Holighausa, a produkt wytwórni Schempp-Hirth. Dane techniczne: Rozpiętość — 17,74 m. Długość — 6,9 m. Powierzchnia nośna — 12,6 m². Wydłużenie — 25. Profil — Wortmanna (brak bliższych danych). Ciężar pustego — 250 kG. Ładunek max. — 150 kG. Max. ciężar w locie — 400 kG. Obciążenie powierzchni nośnej — 31,8 kG/m². Osiągi w locie: Doskonałość — 44, przy prędkości 85 km/h. Prędkość minimalna — 62 km/h. Minimalne opadanie — 0,5 m/s na prędkości 73 km/h. Prędkość dopuszczalna w powietrzu spokojnym — 250 km/h, burzliwym — 205 km/h. Oczywiście są to dane obliczeniowe, a nie z prób w locie.*

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

W pierwszych dniach czerwca zginął w wypadku samochodowym jeden z członków zespołu astronautów amerykańskich, 37-letni Edward Givens. Major Givens, uważany za jednego z najbardziej doświadczonych pilotów, był zatrudniony w ośrodku badań kosmicznych w Houston.

*

Dnia 7 czerwca Związek Radziecki umieścił na orbicie ziemskiej nowego sztucznego satelitę „Kosmos-164". Orbita 320/202 km nachylona jest pod kątem 65,7 stopnia do płaszczyzny równika.

*

Lotnicza i astronautyczna prasa całego świata podała wiadomość o tragicznej śmierci kosmonauty Komarowa. Szczególnie i z wielkim żalem wspominali bohatera Kosmosu publicyści francuscy, nazywając Komarowa swoim wielkim przyjacielem.

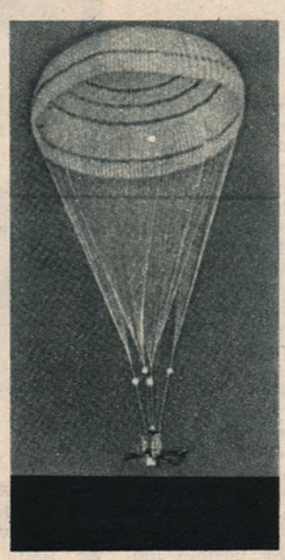
*

Ostatni numer miesięcznika radzieckiego „Awiacja i Kosmonawtika" przynosi ciekawe wspomnienie o pierwszej wystawie kosmicznej, która została zorganizowana w Moskwie 40 lat temu w roku 1927. Wystawa była zorganizowana dla uczczenia Ciołkowskiego, podówczas 70-letniego starca. Udział w wystawie brali również uczeni zagraniczni z Austrii, Niemiec, Francji, W. Brytanii i USA. Oczywiście, wówczas entuzjaści astronautyki traktowani byli jako nieszkodliwi wynalazcy i fantaści.

*

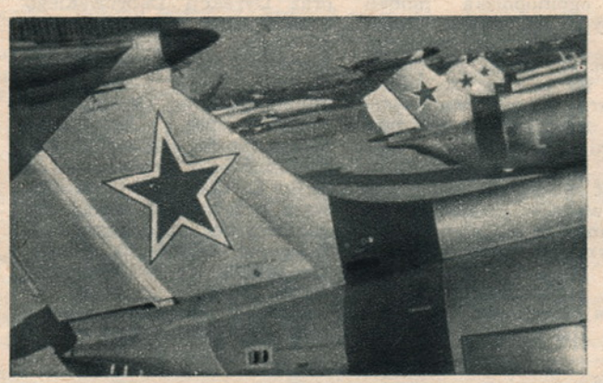
To samo czasopismo ujawnia niezwykle ciekawe szczegóły dotyczące stratosferycznego obserwatorium astronomicznego, które zostało wyniesione w roku ubiegłym. Automatyczne obserwatorium osiągnęło wysokość ponad 20 km, umożliwiając dokonanie obserwacji w bardzo korzystnych warunkach. Zespół aparatury był ogromnym osiągnięciem w dziedzinie optyki, elektroniki i radiotechniki. W skład zespołu wchodziły następujące przyrządy: teleskop o wielkiej sile światła, słoneczny spektrograf z aparatami fotograficznymi, kamera do bezpośrednich zdjęć Słońca, poza tym systemy automatycznej orientacji i stabilizacji, zdalnego kierowania i telemetrii oraz zasilania.

Obserwatorium zostało wyniesione w stratosferę przy pomocy wielkiego balonu o pojemności ponad 100 tysięcy metrów sześciennych, z powłoką polietylenową o łącznym ciężarze ponad 7,5 tony. Stratostat zaopatrzony był ponadto w system odzyskiwania aparatury naukowej, zapewniający miękkie lądowanie. (Lądowanie radzieckiego obserwatorium na spadochronie-gigancie podajemy na zdjęciu obok). Wyniki uzyskane przy pomocy obserwatorium należą do niezwykle cennych.



EKSPORTOWE „DELFINY"

Mocną pozycją czechosłowackiego eksportu sprzętu lotniczego są szkolno-treningowe samoloty odrzutowe L-29 „Delfin". Jak wiadomo, większe ich partie zakupił Związek Radziecki. „Delfin" — jak orzekli fachowcy — jest bardzo dobrym, łatwym w pilotażu i obsłudze technicznej, prostym w konstrukcji samolotem. Na zdjęciu z prawej: „Delfiny" ze znakami lotnictwa ZSRR, przed odtransportowaniem z fabryki.



NRF rozpoczyna serię sondaży kosmicznych przy użyciu rakiet francuskich typu „Dragon" z ośrodka w Norwegii, położonego w miejscowości Andoya. Ze względu na zastosowanie większych rakiet nie mogły one startować z Kiruny — ośrodka ESRO. Rakiety uniosą ładunki zawierające wyposażenie naukowe oznaczone kryptonimami D-30 i D-34. Przeprowadzone mają być pomiary promieniowania słonecznego, przy czym aparatura jest identyczna jak w planowanym satelicie typu ESRO-II. Wyposażenie opracowano w holskim instytucie fizycznym oraz w uniwersytecie w Utrechcie i Instytucie im. Maxa Plancka w Heidelbergu. Aparatura naukowa waży 110 kG i zostanie wyniesiona na wysokość około 275 km.

*

Uczeni wielu krajów zastanawiają się nad możliwością sterylizacji paliw rakietowych. Na razie, jak wiadomo, procesowi temu ulegały jedynie powierzchnie sond i statków kosmicznych. Chodzi o niero zprzestrzenianie zarazków na inne ciała niebieskie i przestrzeń kosmiczną.

*

W ramach programu „Apollo" rozpoczęła pracę nowa stacja śledząca, zainstalowana przez Amerykanów na Wyspach Kanaryjskich. Oficjalnie zbudowała ją hiszpańska instytucja naukowa i to w terminie dziesięciu miesięcy od chwili otrzymania zamówienia. Nowa stacja współpracować będzie z podobną stacją w Andover (USA), oddaloną o 8 600 km. Stacja w Gran Canari dysponuje 14 m anteną paraboliczną z automatycznym nastawianiem kierunku.

*

Jak wynika z raportów stacji śledzących obiekty kosmiczne, począwszy od roku 1957 — daty wyrzucenia pierwszego sputnika radzieckiego — do 31 grudnia 1966 roku liczba wyrzuconych w Kosmos obiektów wynosiła 622. Tylko patrzeć jak będziemy obchodzić pierwszy tysiąc w Kosmosie!

HONOROWY PASAŻER

W kwietniu br. indyjskie towarzystwo komunikacji powietrznej „Air India" uruchomiło połączenie Bombaj — Bruksela. Lot na tej trasie, z lądowaniami w Teheranie i Rzymie, trwa 12 godzin i 35 minut.

W inauguracyjnym locie wziął udział 10-miesięczny słoń „Raja", który został podarowany przez towarzystwo „Air India" belgijskiemu ogrodowi zoologicznemu w Antwerpii.

Na zdjęciu: Hinduska stewardessa i potulnie zachowujący się słonik „Raja" przed wylotem z Indii do Belgii.

SAMOLOT TURBOODRZUTOWY Z ROKU 1910

Ostatnio w Rumunii zrekonstruowano samolot, zbudowany w r. 1910 przez rumuńskiego inżyniera Henri Coanda. Był to samolot o napędzie turboodrzutowym, pierwszy tego rodzaju na świecie. Samolot ten był wystawiony w r. 1910 na Salonie Lotniczym w Paryżu.

SŁAWNI LOTNICY

SŁYNNA z dalekich przelotów w latach trzydziestych lotniczka nowozelandzka Jean Batten, urodziła się w Rotorua (Nowa Zelandia) w 1909 roku. Z lotnictwem zetknęła się podczas studiów na terenie Anglii. Szkołę pilotów ukończyła w Hatfield w 1929 roku. Już wtedy myślała o przelocie na trasie Anglia — Australia. Minęło jednak kilka lat, nim śmiałe zamierzenie młodej pilotki mogło zostać urzeczywistnione.

Do wielkiego przelotu z Anglii do Australii lotniczka wystartowała 8 maja 1934 roku z lotniska londyńskiego i po przebyciu 16 000 kilometrów lądowała 23 maja w Port Darwin. Swym pięknym lotem ustanowiła nowy kobiecy rekord między-

Jean Batten

narodowy w przelocie Anglia — Australia. Rekord ten był lepszy o ponad cztery dni od wyczynu Amy Mollison, dokonanego w 1930 roku. Swego lotu Jean Batten dokonała na samolocie DH „MOTH" z silnikiem Gipsy.

Następnego roku nazwisko Batten stało się znowu głośne na świecie. W listopadzie 1935 roku ta dwudziestosześcioletnia lotniczka przeleciała południowy Atlantyk i lądowała w Brazylii. Swój wspaniały przelot wykonała na samolocie Percival „GULL". Pilotka przebywała w powietrzu 13 godzin i 15 minut.

Trzeci z kolei wielki samotny lot wykonała Jean Batten w 1936 roku. Otóż dnia 5 października wystartowała ona na samolocie Percival „VEGA GULL" z lotniska Lympne (Anglia) i trasą poprzez Paryż i Lyon doleciała do Marsylii, skąd po niecałej godzinie poleciała dalej. Nazajutrz minęła Cypr, a 7 października Karaczi. Do Australii dotarła po 5 dniach 21 godzinach i 3 minutach. Lotem tym nie tylko pobiła swój własny rekord z 1934 roku, ale również rekord męski, należący do pilota australijskiego Broatbenta (6 dni 21 godzin i 19 minut). Wyczyn swój powtórzyła w dniach 19—24 października 1937 roku, ale tym razem przelotem z Australii (Port Darwin) do Anglii (Lympne), w czasie 5 dni 18 godzin i 15 minut.

Jean Batten uznana została za najznakomitszą lotniczkę nowozelandzką i jedną z najsławniejszych pilotek brytyjskich. W 1937 roku otrzymała Wielki Złoty Medal FAI. (m)

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

JAK zwykle, odnotowujemy przede wszystkim informacje otrzymane od niezawodnych korespondentów. **Eugeniusz Fedoruk** z Zielonej Góry donosi o międzyklubowych zawodach modelarskich, rozegranych między zespołami z Eisenhuettenstadt (NRD) i Aeroklubem Ziemi Lubuskiej. Zawody przeprowadzono w NRD w kategoriach szybowców, gumówek i modeli z napędem mechanicznym. Zwyciężył zespół z Zielonej Góry, przywożąc do klubu puchar przechodni. W sierpniu roku bieżącego do Zielonej Góry przybędą modelarze z NRD na nasze zawody i wymianę doświadczeń.

Jan Tomaszewski z Katowic podaje szczegóły XV ogólnopolskich zawodów na Uwięzi w Katowickim Pałacu Młodzieży, które odbyły się w dniach 3—4 czerwca. Zgromadziły one 76 uczestników, startujących w dwóch grupach: juniorów i seniorów. Starty przeprowadzone zostały przy dobrej pogodzie i były oceniane przez komisję sportową w składzie ob. ob. Kośmider, Grzywa oraz mgr inż. Ziaja.

Zawody wykazały bardzo słaby poziom modeli szybkich na uwięzi oraz wzrost poziomu w kategorii modeli redukcyjno-latających na uwięzi. A oto najlepsze wyniki tej tradycyjnej śląskiej imprezy.

Wyniki kategorii C — modele redukcyjne 1-silnikowe

Seniorzy: 1. Jerzy Ossowski, DKDM Warszawa, (Model „Wilga") — 624 pkt, 2. Jan Tomaszewski, Pałac Młodzieży Katowice, (Model „Piper-Super") — 574 pkt, 3. Wiesław Nasiadko, LOK Olsztyn, (Model „Gawron") — 534 pkt.

Wyniki Kategorii C — modele redukcyjne 1-silnikowe.

Juniorzy: 1. Stanisław Sokół, Pałac Młodzieży Katowice, „Beaver" — 491 pkt, 2. Stanisław Sokół, Pałac Młodzieży Katowice, „Zlin-Akrobat" — 438 pkt, 3. Jan Kaźmierczak, Pałac Młodzieży Katowice, „Brigadyr" — 404 pkt.

Wyniki kategorii A — modele szybkie na uwięzi

Juniorzy. 1. Marian Sobczyk, Technikum Górnicze — Dąbrowa Górnicza — 127,20 km/h, 2. Andrzej Ziemniak, Pałac Młodzieży Katowice — 109,09 km/h, 3. Ryszard Przybyłek, Pałac Młodzieży Katowice — 75,00 km/h.

Wyniki kategorii B — modeli wyścigowych na uwięzi

Juniorzy. 1. Piotr Pohl (pilot), Aer. Katowice i Andrzej Schneider (mechanik) — 15,28, 2. Maciej Rożniak (pilot), Pałac Młodzieży Katowice i Aleksander Całkowski (mechanik) — 18,28, 3. Bogdan Niedzielski (pilot), Pałac Młodzieży Szczecin i Janusz Szmid (mechanik) — 12,9.

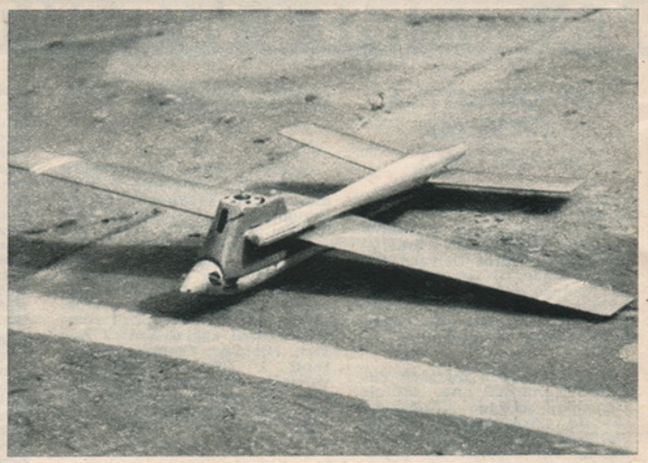
Wyniki kategorii D — modele wielosilnikowe

1. Eugeniusz Lipka, Pałac Młodzieży Katowice, „Mosquito" — 456 pkt.

Zbigniew Szuber z Krosna przypomina wszystkim zainteresowanym za naszym pośrednictwem o tegorocznych zawodach szybowców zboczowych, rozgrywanych o puchar „Skrzydlatej Polski" w Ustrzykach Dolnych. Termin zawodów 1—2 lipca. Udział mogą brać radioszybowce i szybowce sterowane mechanicznie. Po raz pierwszy, jak informuje kierownik Szuber, zawodnicy zostaną zakwaterowani w schronisku PTTK na lotnisku w Ustianowej, a więc prawie bezpośrednio na miejscu startów. Otwarcie zawodów przewidziano na dzień 1 lipca o godzinie 9.30, a już w godzinę później rozpoczną się starty modeli. Dojazd zawodników na trasie stacja Ustrzyki Dolne — Schronisko PTTK, zapewnia Aeroklub Podkarpacki.

Edmund Osiński z Warszawy podaje wyniki zawodów ogólnopolskich, które odbyły się w dniach 3—4 czerwca w Masłowie koło Kielc. Zawody rozgrywane były o puchar Gór Świętokrzyskich. Uczestniczyło 23 zawodników. Pierwsze miejsce zajął Jan Bury z Poznania — 3280 pkt, drugi był Józef Krupa z Wrocławia — 3228 pkt, trzeci Edward Trzopek — Bielsko Biała — 3184 pkt, czwarty Edmund Osiński — Warszawa — 2929 pkt, piąty Franciszek Glasowicz — Kraków — 2558 pkt. Gospodarzem zawodów był Aeroklub Kielecki.

Redakcja Małego Modelarza przekazała nam nowy (4-1967) numer wycinanek kartonowych poświęconych samolotowi RWD-6. Plany modelu opracował Czesław Riedel. Model wykonano w skali 1:25 i na pewno będzie on ciekawym eksponatem wśród zbiorów podobnych samolotów. Cena numeru 4,50 zł. Uwagę zwraca bardzo dobrą okładka, no i pamięć o pięknych tradycjach lotnictwa polskiego. (e)

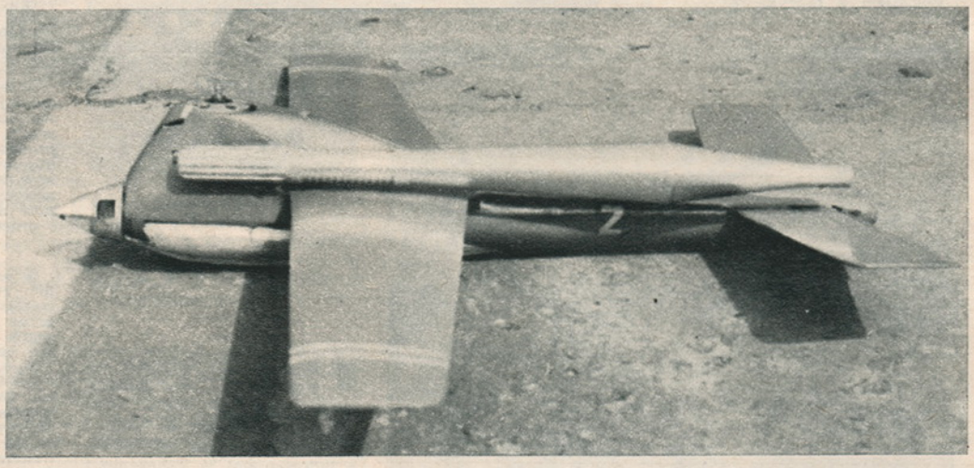


DRUGI SOSNOWIECKI TYDZIEŃ MODELARSKI

SOSNOWIECKI Tydzień Małego Lotnictwa zorganizowany w dniach 22—28 maja 1967 r. — to piękna impreza ogólnopolska modeli latających na uwięzi. Rozegrana została w bieżącym roku po raz drugi. Na powodzenie tej imprezy w gronie modelarzy wpływa na pewno dobra organizacja i tor modelarski w Sosnowcu — najlepszy w Polsce. Trudno omawiać tę imprezę jak i inne rozgrywane w Sosnowcu i nie wspomnieć o ich cichym, ale głównym bohaterze — Stanisławie Meusie. Ten niestrudzony popularyzator modelarstwa lotniczego w Sosnowcu jest przecież inicjatorem budowy pięknego obiektu modelarskiego (przy wydatnej pomocy Prezydium Miejskiej Rady Narodowej oraz Dyrekcji Dąbrowskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego). Pomimo że od pierwszej imprezy rozegranej na tym torze modelarskim minęło parę lat (Mistrzostwa Polski — 1962 r.), Stanisława Meusa można spotkać na każdej imprezie, pracującego od świtu do nocy nad prawidłowym przebiegiem strony organizacyjnej i propagandowej zawodów. Zawsze na tę okazję znajdą się w Sosnowcu liczne plakaty i druki, omawiające szczegółowo przebieg rozgrywanej imprezy.

Tegoroczną imprezę zapoczątkowali swymi startami zawodnicy z modelami szybkimi (klasa F2A). Startowało ośmiu zawodników. Niestety, zasadnicza walka o pierwsze lokaty rozegrała się pomiędzy trzema zawodnikami. Do znanej śląskiej dwójki St. Skotniczny — A. Rachwał włączył się z dużym powodzeniem Jan Rosiński z Warszawy. Uzyskany przez Rosińskiego wynik zapowiada ciekawą walkę na najbliższych Mistrzostwach Polski. Modele pierwszej trójki zawodników sterowane były za pomocą jednej linki.

Następną rozgrywaną konkurencją była walka po-

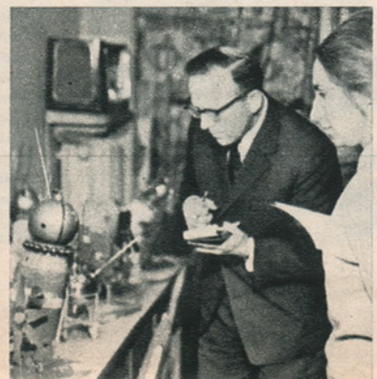


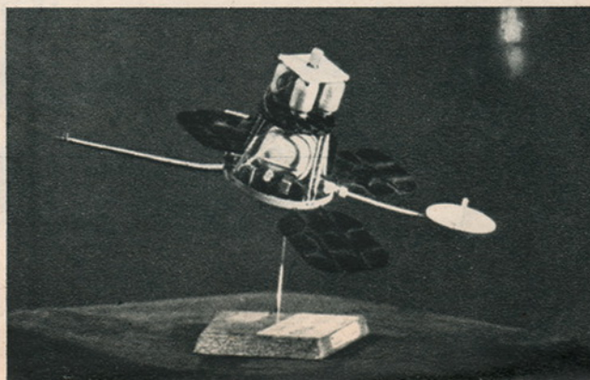
Statki kosmiczne w polskiej telewizji

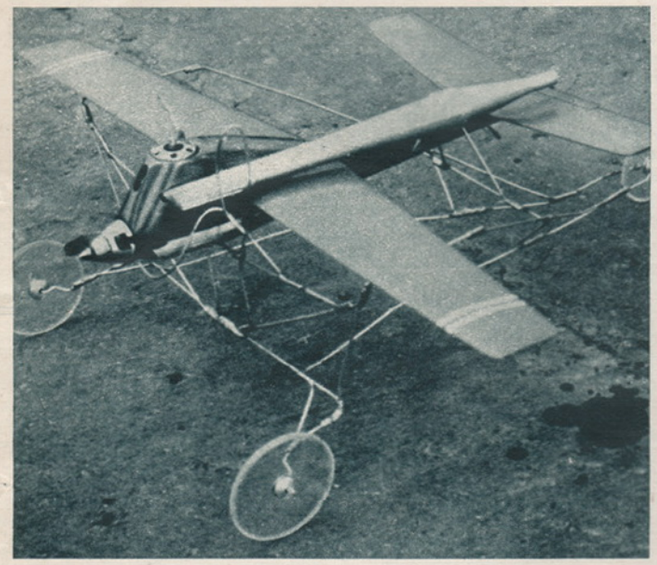
JAK wiadomo, telewizja nasza zorganizowała na początku bieżącego roku ogólnopolski konkurs o tematyce modelarsko-astronautycznej. Konkurs spotkał się z ogromnym zainteresowaniem dzieci, młodzieży i dorosłych, czego wyrazem była potężna liczba nadesłanych modeli.

Nasz fotoreportaż, wykonany przez STEFANA KASPERKA podczas prac komisji sędziowskiej, pokazuje najciekawsze i nagrodzone modele. U dołu od lewej: Członkowie komisji sędziowskiej przy pracy. Na pierwszym planie Jan Marczak z ZG Ligi Obrony Kraju, niestrudzony działacz modelarski i współorganizator konkursu telewizyjnego. Obok — model satelity „Lunar-Orbiter", wykonany przez Tadeusza Krzanowskiego, który w ogólnej klasyfikacji zajął szóste miejsce.

Na drugiej stronie — pięknie sporządzony zespół „Gemini" i „Agena". Dzieło Romana Piwońskiego, który zdobył zaszczytne drugie miejsce. W końcu — najlepszy model konkursu: statek „Wostok", dzieło Jerzego Wesołowskiego, który zajął pierwsze miejsce.







Na zdjęciach: pierwsze z lewej — Stanisław Skotniczny z Aeroklubu Śląskiego (na pierwszym planie model szybki, który zajął drugie miejsce). Powyżej i obok z lewej — zdjęcia rewelacyjnej konstrukcji Jerzego Zwolińskiego z Aeroklubu Warszawskiego. Uwagę zwraca potężny tłumik — dyfuzor, zwiększający moc silnika. Na zdjęciu górnym widoczny jest model umieszczony na wózku startowym. Foto: J.K.

wietrzna (klasa F2D). Startowało siedmiu zawodników. Przykre, ale konieczne było niedopuszczenie przez komisję sportową pięciu zawodników do startów. Powodem tego była nieznajomość kodeksu sportowego przez zawodników (stosowanie w tej klasie modeli silników o pojemności powyżej 2,5 cm^3). Odliczając nawet wpływ niesprzyjającej pogody — poziom rozegranej konkurencji bardziej niż słaby. Uwidoczniało się wyraźnie kompletne nieprzygotowanie zawodników do startów w tej rozwijającej się dopiero w Polsce konkurencji. Kategoria F2C (wyścig zespołowy) — startowało pięć zespołów. Wyniki lotów na dobrym poziomie. Finałowy lot tej konkurencji rozegrał się pomiędzy zawodnikami Aeroklubu Warszawskiego. Dobrym przygotowaniem wykazała się grupa Warszawskiego Pałacu Kultury, pracująca pod kierunkiem Waldemara Salacha, stale podnosząca swoje wyniki sportowe. Rozegranie dalszych konkurencji (akrobacja i makiety) uniemożliwiła fatalna pogoda — w następnych dniach prędkość wiatru dochodziła do 10—12 m/s.

JERZY KOSIŃSKI

Kategoria F2A

1. Andrzej Rachwał — Aer. Śląski — 201,12 — 171,43 — 202,24 km/h
2. Stanisław Skotniczny — Aer. Śląski — 195,65 — 201,12 km/h
3. Jan Rosiński — Aer. Warszawski — 194,59 — 0 — 0
4. Jerzy Zwoliński — Aer. Warszawski — 165,14 — 165,89 — 0

Kategoria F2D

1. Artur Paciorek — Aer. Krakowski, półfinał 262 pkt. — finał 163 pkt.;
2. Marian Walaszczyk — Aer. Częstochowski, półfinał 243 pkt. finał 136 pkt.;
3. Zbigniew Wincel — Aer. Bydgoski, półfinał 88 pkt.
4. Wacław Piasecki — Aer. Krakowski, półfinał 42 pkt.
5. Krzysztof Chrząstek — Aer. Częstochowski, półfinał 2 pkt.

Kategoria F2C

1. Jan Rosiński, Antoni Sulisz — Aer. Warszawski — 5'42" — 5'23", finał 10'02,6"; 2. Stefan Mazurowski, Marek Bedyński — Aer. Warszawski — 6'20" — 5'28", finał 11'52"; 3. Jan Jóźwiak, Waldemar Salach — Aer. Warszawski — 5'47" — 5'21", finał zero.

Dla uczczenia 50-lecia Rewolucji zbudował model „Jaka-9P"

JEDEN z czołowych modelarzy Aeroklubu Łódzkiego, Marian Kotlicki, zobowiązał się dla uczczenia obchodzonego w tym roku 50-lecia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej zbudować model radzieckiego myśliwca z czasów ostatniej wojny, „Jaka-9-P". Zobowiązania dotrzymał. Wykonał wierną kopię radzieckiej maszyny w skali 1 : 10. Udało mu się nawet tak dobrać silnik, aby model mógł rozwijać prędkość 60 km/h, czyli dziesięciokrotnie mniejszą niż prawdziwy samolot tego typu.

Na rozgrywanych niedawno w Łodzi ogólnopolskich zawodach modelarskich o puchar ZW ZMS Marian Kotlicki zajął ze swoim „Jak-9-P" drugie miejsce.

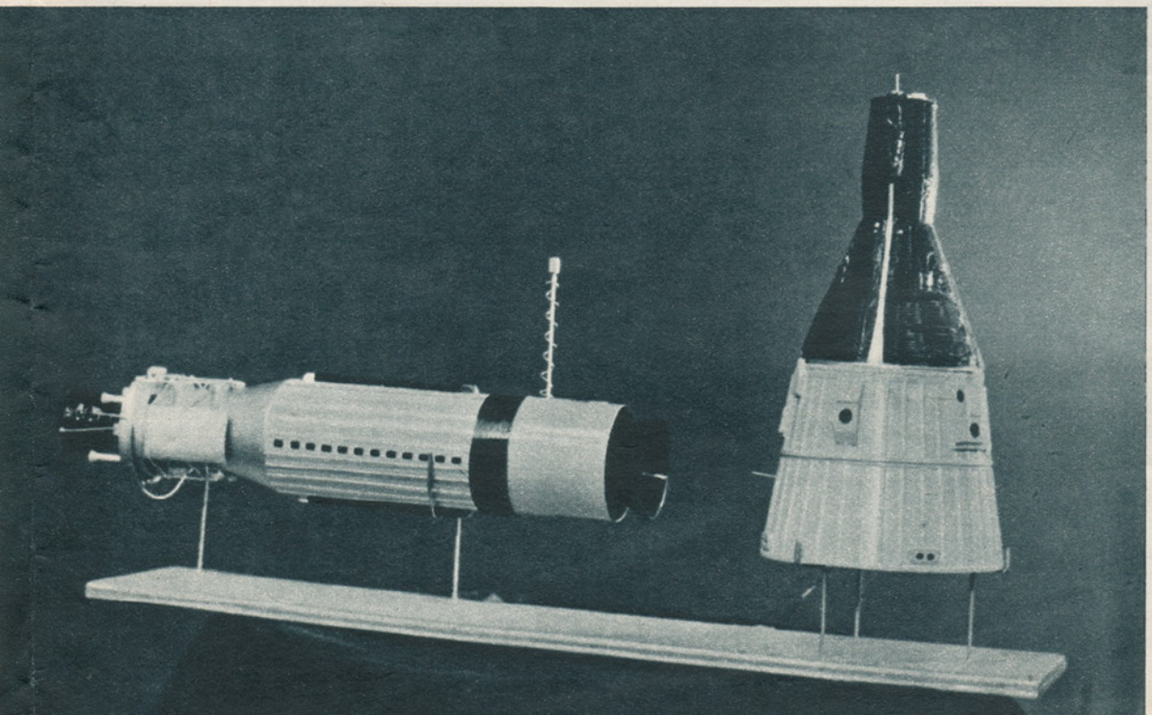
Warto też dodać, że łodzianin realizuje oryginalny pomysł zbudowania samochodu w oparciu o części rozbitych samolotów. Wykorzystuje on tu przede wszystkim fragmenty metalowych konstrukcji dwóch samolotów „Jak-18", które uległy wypadkom i przeznaczone zostały na złom. Zbudował z nich już podwozie swojego samochodu.

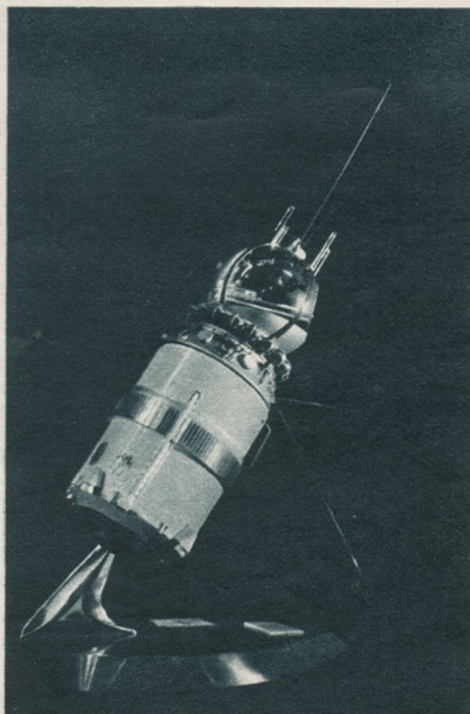
Pojazd M. Kotlickiego będzie trójkołowcem typu tandem. Podobnie jak np. w „Jak-18", pasażer będzie siedział w kabinie za kierowcą, a nie obok niego. Również na wzór samolotu rozwiązane zostaną inne fragmenty karoserii. Łodzianin zamierza np. zastosować zasuwane owiewki.

Do napędu oryginalnego wehikułu Marian Kotlicki wykorzysta silnik motocykla „NSU". Spodziewa się, że umożliwi mu to rozwijanie szybkości do 70 km/h. Być może jeszcze w tym roku będzie mógł wyjechać na pierwszy spacer.

Na zdjęciu: Marian Kotlicki z wykonanym dla uczczenia 50-lecia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej modelem samolotu „Jak-9-P".

Tekst i zdjęcie: KONRAD TUROWSKI





BŁYSK płomienia

JESTEŚMY już w Kielcach, skończony trzeci etap. W sobotę lądowaliśmy na lubelskim lotnisku Radawiec. Pamiętne to dla mnie strony, tak jak cała zresztą Lubelszczyzna, łącząca się poprzez lasy na północ od Wieprza z rejonami Żelechowa i Garwolina. To tam, w rejonie Życzyna — Trojanowa — Woli Zadybskiej byłem kiedyś przed laty w partyzantce. To tam kiedyś, na patrolu, zetknąłem się z uzbrojonym po zęby, wysuniętym oddziałem legendarnego Kowpaka. Zdrowośmy wówczas popili, choć nikt nigdy o tym na pewno nie napisze, a mało kto uwierzy.

Strzelało się też po szkopach, jak by kto pytał, i owszem. Dawne czasy.

Potem długo w tamte strony nie zaglądałem. Aż przyszedł rok 1965. Wówczas to, w wiosce Dys pod Lublinem, spotkałem ludzi którzy we wrześniu 1944, startując z lotnisk polowych leżących na zapleczu 1 Armii, przedzierali się nocami na pogardzanych dziś dwupłatach nad płonącą Warszawę i zrzucali powstańcom broń. Ludzie zza Wisły, ze wschodu, pamiętali wtedy o nas. Pamiętała o nas, broniących się przed agonią, tamta ziemia. Dużo nas łączy.

Dlatego też napiszę tu, w niezgodzie z chronologią lecz zgodnie z rytmem serca, o dwóch dniach — lubelskim i kieleckim oraz jednej warszawskiej nocy. Dlaczego i warszawskiej? Bo to czy człowiek miał szanse przeżyć jeszcze parę godzin lub dni — zależało we wrześniu 44 r. w Warszawie właśnie od tych, którzy szykowali nam pomoc z frontowych lotnisk na wschód od Wisły. Bo przecież i przez Warszawę przechodził z Lubelszczyzny szlak bojowy ludowego lotnictwa. Bo wreszcie — choć to tak trudno niektórym przełknąć — historia tego lotnictwa nierozerwalnie splotła się owego września z losami krwawego Powstania.

W sobotę, wymknąwszy się po zakończeniu pierwszego etapu, pojechałem autem do Dysu, odświeżyć wspomnienia sprzed dwóch lat. Tam było pierwsze lotnisko na wyzwolonej polskiej ziemi, którego nierównej powierzchni dotykały koła samolotów z biało-czerwonymi szachownicami, przybywającymi ze wschodu. To z Dysu samoloty pułków lotniczych „Warszawa" i „Kraków", po przebazowaniu na lotniska polowe w Zadybiu Starym i Woli Rowskiej, przystąpiły do walki o nową Polskę.

Stanąłem pod pomnikiem na wzgórzu pośrodku wsi, zapaliłem papierosa i przyszły mi na myśl chwile dziwnego spotkania. Było to niespełna dwa lata temu, w piękny słoneczny dzień

19 WRZEŚNIA, 1965

Uroczystość odsłonięcia pomnika, ufundowanego przez społeczeństwo powiatu lubelskiego dla upamiętnienia 21-lecia wydarzeń w Dysie, była już formalnie zakończona. Na pożegnalnym przyjęciu w szkole, z udziałem generała Raczkowskiego i całkiem jeszcze niestarych „weteranów" oraz miejscowych działaczy i kilku dziennikarzy wojskowych, siedziałem przy długim stole i słuchałem wspomnień. Znikł już nastrój oficjalny, prysnęła „pompa", rozwiązały się języki.

Był to dzień wzruszających spotkań. Trochę przykro, psiakość, bo ja nie miałem żadnych nadziei na spotkanie z kimś „swoim", sprzed lat. To niemożliwe. Nie byłem przecież wtedy, w 1944 roku, pilotem.

A jednak spotkałem, choć to wprost nieprawdopodobne. Nawet dwóch. Przebywałem w ich towarzystwie już od paru godzin, nic nie przeczuwając. Pułkownik Chromy zaczął w pewnym momencie mówić, jak nim wstrząsnął widok z samolotu powstańczej Warszawy. Mówił o potwornych słupach dymu i morzu ognia, o tym jak strzelał do szkopów z broni pokładowej. Potem drugi pułkownik, Aleksander Danielak, powiedział, że zrzucał powstańcom z „kukuruźników" broń, amunicję i żywność podczas wrześniowych nocy.

„...W zamkach od uchwytu bomb mocowaliśmy jutowe worki i drewniane skrzynie — zasobniki. Ładowaliśmy do nich granatniki, pepesze, amunicję. Ale nie tylko, również żywność i lekarstwa. Wszystko to, co sami mieliśmy. Latałem na zrzuty, jako pierwszy polski nawigator pułku „Kraków", wiele razy".

— Przepraszam, panie pułkowniku — przerwałem nagle. — Czy pamięta pan, gdzie dokonywane były zrzuty?

Pułkownik zamyślił się. Potem rzekł:

— Pamiętam. Zrzucaliśmy w czterech rejonach, określanych dla nas w zadaniu jako cele. Cel numer jeden znajdował się na Placu Wilsona i w jego najbliższej okolicy. Cel numer dwa — na obszarze zamkniętym od północy ulicami Traugutta, Kredytową i Twardą, od południa Alejami Jerozolimskimi. Tam, pamiętam, latałem 14 i 15 września. Następne dwa cele zrejonizowano: jeden na obszarze między Alejami Jerozolimskimi i Nowowiejską, drugi — przy zbiegu Czerniakowskiej i Górnośląskiej.

— A może zrzucał pan w rejonie placyku przy zbiegu Jasnej i Zgoda? — przerwałem. Zamigotał cień nadziei.

Chwila namysłu. A potem:

— Ależ tak. Tam co noc płonęły trzy ogniska sygnalizacyjne, wskazujące nam miejsce do zrzutu. Ogniska tworzyły kształt małego trójkąta. Słabo je czasem było widać...

— Jedno nam kiedyś zupełnie zgasło, od podmuchu. Mieliśmy trudności z rozpaleniem, a tu już było słychać dźwięk silnika waszego samolotu... — powiedziałem cicho. „Wypiję kieliszek wódki. Dlaczego tak ściska w gardle?"

— To pan...

— Tak, to ja tam na dole, na tym placyku, przejmowałem pana zrzut, pułkowniku.

Dobrze pamiętam tę noc. To było

15 WRZEŚNIA 1944

Po ciężkich walkach na Starym Mieście i marszu przez kanały do śródmieścia byliśmy już skrajnie wyczerpani. Wszyscy niemal — ranni. Szczęka, od ust do ucha, rozorana serią ze schmeissera, lewa noga — jeszcze słaba po postrzale. To była moja pamiątka ze Starówki. Która dziewczyna teraz na mnie spojrzy?

Pełniłem tej nocy służbę dowódcy patrolu zrzutowego. Do moich zadań należało stałe utrzymywanie ognia w trójkącie ognisk sygnalizacyjnych na placyku i zabezpieczenie zrzutu, jeśli nastąpi. To było tam, gdzie dzisiaj jest parking przed budynkiem bankowym „pod orłami", obok redakcji „Kuriera Polskiego".

Kręciliśmy się niespokojnie, z bronią gotową do strzału. Gdzieś od północy, z rejonu Królewskiej, dochodził grzechot pistoletów maszynowych. Odpowiadał im, jak echo, monotonny już dla naszych uszu dźwięk stenów i jazgot niemieckich cekaemów z zachodu, ale i z dalekiego Mokotowa, i z prawej, od Nowego Światu.

— Kurczymy się, nie? — zauważył jeden z patrolu.

Cóż mu mogłem odpowiedzieć. Pętla zaciskała się, bez złudzeń.

Czy przylecą. Wczoraj byli. Akurat ja nie miałem służby, szkoda. Patrol z sąsiedniego oddziału sprawnie przejął celny zrzut: dostali amunicję, granaty oraz konserwy i suchary. Przekazali to natychmiast dowództwu odcinka, do sprawiedliwego rozdziału.

„Gdyby tak i nam się udało!" — myślałem.

Siedząc na skwerku nastawiłem nagle uszu. Coś posłyszałem. Tak, ten dźwięk podobny do terkotu jakby sieczkarni w stodole, niezmiernie charakterystyczny, rozpoznam nawet w piekle.

— Leci, chłopcy!

Samolot był jeszcze dość daleko. Trajkot silnika zlewał się w jedno z potężniejącym trzaskiem dział przeciwlotniczych. Potem silnik przycichł. Wiedziałem co to znaczy: jest już blisko, leci ślizgiem, na małych obrotach, za parę sekund będzie nad nami i zrzuci.

Uskoczyliśmy pod mur. Nad samymi dachami przemknął cień maszyny i znikł. Coś jednocześnie gruchnęło ciężko o ziemię, ale nie na placyku — gdzieś bliżej Szpitalnej. Znów zadźwięczał silnik samolotu, już dalej, zza Marszałkowskiej. To ten nasz, co był nad nami przed chwilą, wrzepił gaz i wymyka się teraz reflektorom i artylerii. Ależ grzeją do niego, ze wszystkich chyba dział. Jeden ciągły już, bez przerw, straszliwy huk. Nie, nie trafili, dranie, znów brzęczy silnik, już zupełnie z prawej.

— Psiakrew, zrzucił ładunek na tamte gruzy, na Przeskok — zaklął Szymański. — Tam się jeszcze pali!

— Biegiem! — wrzasnąłem.

Kusztykając rzuciłem się w kierunku zmiażdżonej bombą, zgruzowanej i tlącej się jeszcze kamienicy na Przeskok. Na poziomie pierwszego piętra, zaczepiwszy kantem o mur i sterczący z niego balkon, tkwił ładunek. Tylko pchnąć, a spadnie na ulicę. Oddawszy mi stena, Szymański wdrapał się po ogromnym zwalisku na wysokość piętra, z trudem wpełzł na żelazną konstrukcję balkonu i ramieniem począł spychać skrzynię. Z hukiem upadła po chwili na jezdnię.

— Wezwij pomoc, mogą nam odebrać! — krzyknąłem do Zenka.

Ale oto już biegł do nas cały pluton alarmowy z kwatery.

Szymański mocował się z zasobnikiem. Była to duża, z nieheblowanych desek zbita skrzynia. Od spodu — dość mocno zgnieciona od upadku. Zgrzytnęły gwoździe, trzasnęła deska wieka. Zrobiło się cicho. Skrzynia już otwarta.

Miałem prawo przejęcia zrzutu. Pochyliłem się nad zasobnikiem i sięgnąłem ręką do środka. Najpierw, w niewielkich workach, było coś kanciastego. Sprawdziłem: metalowe puszki konserw. Obok — również w woreczkach — kasza, suchary, chleb i słonina. Szybko podawałem chłopcom do tyłu. Szef kompanii, który przybył z plutonem, liczył głośno woreczki. Było tego dużo.

Potem namacałem coś podłużnego, ciężkiego. Jakaś rura, owinięta w naoliwione szmaty. Rozwinąłem: granatnik! Ogarniała mnie gorączka. Tam głębiej znów coś ciężkiego i długiego. Podałem do tyłu.

— Karabiny! — któryś głośno szepnął.

Otaczali mnie zwartym, gęstym kręgiem. Czułem ich szybkie oddechy.

Pod karabinami pepesze. Również starannie, grubo owinięte w szmaty. Sześć sztuk. Dalej dziesiątki granatów, masa amunicji. Karabinowa, do pepesz, pociski do granatników.

Już — dno. Wyjąłem wszystko. Nie, nie wszystko. Zabielała kartka papieru, wciśnięta w kąt. Rozwinąłem ją i przeczytałem przy świetle latarki coś, co było na niej napisane ołówkiem:

TRZYMAJCIE SIĘ CHŁOPAKI!

Zlewał mnie pot, ciężko dyszałem.

W blasku niemieckiej rakiety ujrzałem twarze kolegów. Były podobne do tych dziecię-

cych, z rozwartymi w półkrzyku radości ustami, widzianych już gdzieś kiedyś, w innym świecie, na reklamach odżywczej mączki czy też holenderskiego kakao.

★

Uściskałem się z pułkownikiem mocno. „No, to siup, jeszcze jednego". Ale... to głupio właściwie: jak kapral podchorąży, ze zdziesiątkowanej na Starówce szturmowej kompanii, w pokrwawionej brudnej panterce, może się ściskać z pułkownikiem w wyjściowym, pięknym mundurze? Ech, idioto, pomyliłeś się czas, w takie dni jak dziś, gdy trochę wypijesz, często nie możesz zdjąć tamtego „munduru". Kto zrozumie, że to jednak też był mundur? Może już nikt?

Mniejsza z tym. Ważne jest to, że ten oficer jest moim dawnym towarzyszem broni. Wszystko nas łączy, nic nie dzieli. I nawet to, że ja z AK, a on „ze wschodu" — też już wreszcie nie, do ciężkiej cholery!

A najbardziej z tego, co nas łączy, co łączy w ogóle takich jak my, to już do końca życia, do ostatniego tchu straszna, niczym nie przygłuszona, nie zaklajstrowana NIENAWIŚĆ. Nie jestem dyplomatą ani kardynałem: NIENAWIŚĆ. Przeszła ona w mej duszy na tych, co dziś sześćset kilometrów stąd na zachód przejęli pałeczkę od swych krwawych kumpli z TAMTYCH czasów. Kumpli, którzy przy kościele św. Jacka na Starówce siódmego września 44 r. gwałcili sanitariuszki błagające o trochę ludzkości i oblewając benzyną ciężko rannych powstańców — palili ich żywcem. Tam zginął mój brat.

I za nie, i za niego, gdyby poważyli się na nas ruszyć, będę do TYCH DZISIEJSZYCH fetniaków z zachodu strzelał. Przysięgam, że nie drgnie mi ręka.

I może dlatego też, gdy latam, widzę się wciąż w kabinie samolotu bojowego. Nic na to nie poradzę. Tak było też i dzisiaj.

24 MAJA 1967.

Oczywiście, to nie był lot bojowy. Ale był niezwykle trudny. Wsiadając do kabiny i zapinając pasy, a potem laryngofon na szyi, nie myślałem jednak o spodziewanych trudnościach, choć serce coś już o nich leciutko uprzedzało.

Ja przysiągłem sobie co innego. Oto na ponad dwustukilometrowej trasie z Radomia do Kielc, powyginanej fantastycznie, w cztery łuki, obejmujące swymi ramionami północno-zachodnią część Gór Świętokrzyskich i wielkie masywy puszczańskie w pasie między Końskimi i Skarżyskiem-Kamienną, mieliśmy odnaleźć ukryte w terenie znaki.

„Każdy znak — to jeden zestrzał!" — pomyślałem.

„Polecimy nad partyzanckim krajem. Tam pod nami, trzysta metrów niżej, dwadzieścia parę lat temu bili się chłopcy nie znający uczucia strachu, tacy którzy woleli raczej umrzeć ale z bronią w ręku, niż żyć na klęczkach. Tacy wiekiem jak dzisiaj Janusz Pasierski czy Maciek Michałowski, moi rajdowi koledzy".

Na dźwigni gazu jest przycisk. Przydusza się go kciukiem, gdy się chce mówić przez radio do pilota.

„Jak dostrzegę znak — przycisnę spust. Krzyknę: Jest! A pomyślę: „Trafiony!".

Dranie ze swastykami strzelali kiedyś do leśnych chłopców ze swych samolotów. Niemal bezkarnie. Strzelali też do mnie, pod Dęblinem i w Warszawie.

Dziś, choć w myśli, znów ja będę do nich strzelał. Muszę ich zniszczyć jak najwięcej. Każdy strzał musi być celny.

Zatrzasnąłem kabinę. Koło samolotu stała jakaś dziewczyna. Ot, czyjaś znajoma, któregoś z pilotów. Ale jaka podobna do mojej Hanki.

„Nie chodź, zostań, proszę cię" — mówiła kiedyś przed laty. Nie posłuchałem. I gdy już byłem w lesie, śpiewałem wraz z plutonem:

A jeśli bzy już będą,
to bzów mi przynieś kiść
i tylko mnie nie całuj
i nie broń, nie broń iść...

Ona już jednak tego nie słyszała.

Dziewiąta trzydzieści dwie. Start!

Ruszyliśmy po betonce jak strzała. Na Skaryszew, po prostej. Stąd — już na bojowo, na ostro.

Oczy wpijają się w rzeźbę terenu, czujne, uważne. Przymrużone. Ręka na dźwigni gazu. Kciuk na przycisku. Pali słońce, ciśnie hauba w rozpalone czoło. Całe ciało sprężone, jak do skoku. I spokój w duszy, kamienny. Od zachodu nadchodziła burza.

Na pierwszym łuku, koło wsi Jastrząb, zamigotała na polu biała krecha. „Jeszcze trochę, jeszcze, jeszcze... już!"

Wdusiłem kciukiem przycisk. „Jest!" — krzyknęliśmy ze Zdzichem jednocześnie. Nie zdołałem go uprzedzić.

To był nasz pierwszy. W kształcie litery drukowanej J. „Przypikuj!" — poprosiłem pilota. Spełnił prośbę natychmiast. A ja? Wciąż, z całej siły, wciskałem guzik na dźwignię gazu. Na osi cylindra i mej busoli rosła w oczach płachta znaku. Dostał serię, cholerną, ten mój Jot.

— Jot — jak Janina, mówi się dzisiaj u nas. Jot — jak Jadwiga, Jot — jak Jarosław.

Dla mnie to Jot — było jak JUNKERS.

Dwadzieścia kilometrów dalej, obok toru kolejowego do Radomia, przycisnąłem spust po raz drugi. Na łące, w strugach ulewnego deszczu, krył się drugi znak. Miał kształt litery T.

Nie pomógł tuman gęstej mgły, pędzący w sukurs ulewie. Już go mamy, już go rozgryźliśmy.

Że rzuca maszyną? Że rżniemy kosiakiem? To nic, nie ujdzie nam ten TEUTON, mamy go na celowniku, nie skryje go już nic na tym świecie. Tak, jak nie ukrył się trzeci z kolei nasz wróg.

Właśnie zbliżaliśmy się do szosy szydłowieckiej. Deszcz na chwilę przestał padać. To starczyło. Czasem i przyroda pomoże człowiekowi: wlazł nam na celownik L, jak opasły LANDRAT. Wycelowaliśmy do niego z ponurą satysfakcją, był pulchny, wręcz odrażający, o przeraźliwie białej karnacji skóry. Gdyśmy nurkowali na niego — wiatr poderwał akurat główne płótno („W tym miejscu, gdzie brzuch..."). Ale czy to wiatr?

Nie, to nasza seria rozpruła go na dwie części. Wierzyłem w to mocno.

Potem, na trzech łukach — rozpętało się piekło.

Przycisnęło nas do samych szczytów. Deszcz — jak z cebra. Mgła. Ziemi, najeżonej gęstym wysokopiennym lasem na stokach gór, prawie nie widać. A ty, bracie, grzejesz dwieście dwadzieścia na godzinę. Dygoce maszyna, wyje silnik. Minęliśmy Niekłań, Szałas, Serbinów i Mniów. Samo serce Puszczy Świętokrzyskiej.

I nic.

Jak bolą oczy. Twarz, zlana potem zmieszanym z kroplami deszczu przeciskającego się przez szczeliny osłony, skurczona z wysiłku i napięcia, nie była już twarzą człowieka. Nie chciałbym, żeby mnie takiego kiedykolwiek kto ujrzał.

To już nie byłem ja. To był ktoś, kto szukał jeszcze **choć jednego.** Za wszelką cenę.

I znalazł go, Zdzisław, mój pilot. Pięć kilometrów przed Białogonem, na progu Kielc. Miał kształt litery Z.

Po raz ostatni w tym locie wgniotłem przycisk. Tylko krótka seria, już nie ma czasu. Poskutkowało. Gdy się obejrzałem parę sekund później — górny daszek litery zerwało i poniosło z wiatrem w opłotki.

Tak zniszczyliśmy ZYGFRYDA.

★

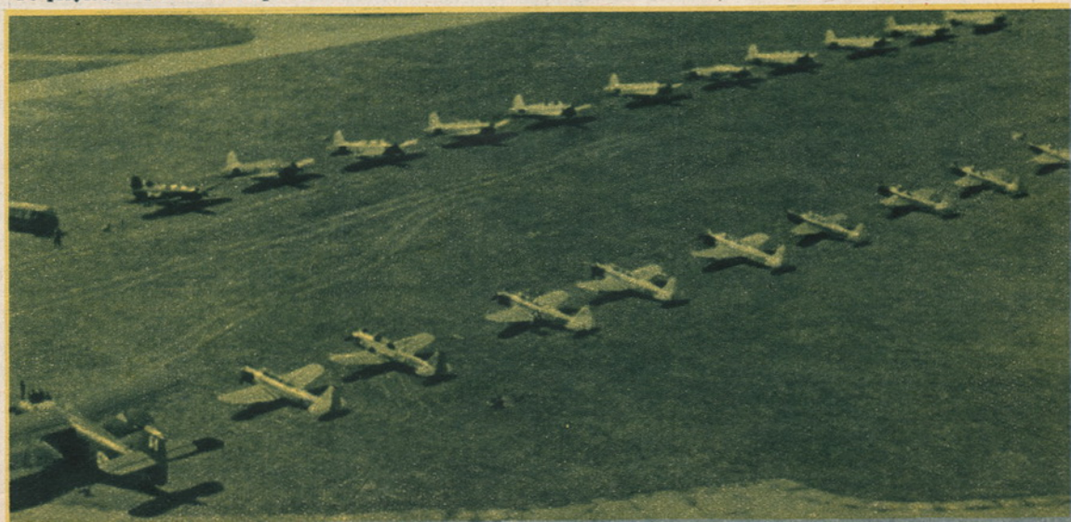
Długo zostanie mi w pamięci ten rajd. Połączył **dawne** z **nowym.** Wymieszał w mej duszy w jedno wspomnienia z rzeczywistością chwili obecnej. Czułem to, bardzo wyraźnie, gdy lecieliśmy na trawersie wioski Rzeczyca. To tam, ciemną październikową nocą 1943 roku, tłumy chłopów z okolicznych wsi żegnały na zawsze syna ziemi lubelskiej, 23-letniego kapitana Gwardii Ludowej Antka Palenia, śmiertelnie rannego w partyzanckiej potyczce z hitlerowcami. Zginął bohaterski „Jastrząb", lecz nie zginęła po nim pamięć.

Żyje ona do dziś. Mówili mi o nim, i o innych takich jak on, z miłością, szacunkiem, przygodnie spotykani ludzie w lubelskich wioskach. Biła z ich słów żarliwość i szczerość. Zdawało się, że każda wypowiadana przez nich sylaba, każde załamanie głosu i błysk łzy w oku jest drobinką płomienia. Nieśmiertelnego, nigdy nie gasnącego płomienia...

JERZY ZARĘBSKI

Artykuł napisany na konkurs dziennikarski VI Rajdu.

Po przylocie na lotnisko etapowe. **Foto: A. Ziemiński**



PIERWSZE PRÓBY I PROJEKTY ZASTOSOWANIA SAMOLOTU DO TRANSPORTU W POLSCE

Dr MIECZYSŁAW MIKULSKI 2.

PREKURSOREM transportu lotniczego w Polsce było lotnictwo wojskowe. Sytuacja polityczno-militarna, jaka wytworzyła się w końcu 1918 roku, spowodowała potrzebę korzystania z samolotu jako środka transportowego. Po raz pierwszy polskiego samolotu — oznaczonego biało-czerwonymi pasami na końcach skrzydeł — użyto do transportu w czasie oblężenia Lwowa przez Ukraińców.

W dniu 8 listopada 1918 r. wzbił się w powietrze z lotniska lwowskiego (Lewandówka) samolot do pierwszego w historii Polski lotu transportowego. Na uwagę zasługuje fakt, że pierwszego lotu dokonano nie z pocztą, a z pasażerem. Był nim prof. dr Stanisław Stroński, którego w misji politycznej usiłował przerzucić z oblężonego Lwowa do Krakowa por. pilot Stefan Stanisław Stec. Samolot nie osiągnął jednak celu podróży, maszyna została postrzelona w rejonie Przemyśla i pilot wraz ze swym pasażerem zmuszony był lądować w okolicy Łańcuta. Pilot Stec w ciągu listopada 1918 r. wykonał jeszcze kilkanaście lotów transportowych. W kilka dni później po przerwanym locie do Krakowa dokonał (14. XI) przelotu ze Lwowa do Warszawy, gdzie złożył władzom wojskowym pierwszy meldunek z obrony Lwowa. Szczególne nasilenie lotów o charakterze transportowym miało miejsce w dniach od 16 do 21 listopada 1918 r. W okresie tym przewożono zarówno pasażerów (m. in. po raz drugi prof. dra Stanisława Strońskiego), jak i pocztę. Na podstawie wymienionych wydarzeń można śmiało zaryzykować stwierdzenie, że pierwszym w Polsce polskim pilotem transportowym był por. Stefan Stanisław Stec, zaś pasażerem prof. dr Stanisław Stroński.

W roku 1919 obserwujemy pierwsze próby i projekty zorganizowania cywilnego transportu lotniczego. Wysiłki w tym kierunku podjęła wojskowa „Stacja Lotnicza Ławica" w Poznaniu oraz „Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej" [1]).

„Stacja Lotnicza Ławica" zakładała w swych planach zorganizowanie transportu lotniczego, pasażerskiego i pocztowego na linii Poznań — Warszawa. Pierwszy lot wyznaczono na 18 września 1919 r. Samolot miał wystartować o godz. 7.00 z lotniska w Ławicy i po 2 godz. lotu lądować na lotnisku mokotowskim w Warszawie. Powrót ze stolicy do Poznania miał nastąpić w godzinach popołudniowych tego samego dnia. Pasażerowie na lotnisko w Ławicy mieli być odwożeni samochodem sprzed Hotelu Monopol przy ul. Seweryna Mieżyńskiego na 40 minut przed startem samolotu. Bilety można było nabywać w Poznaniu w księgarni Niemierkiewicza w cenie po 250 mkp. Ta sama księgarnia miała przyjmować pocztę dla przewozu powietrznego. Płatowiec mógł zabrać dwóch pasażerów oraz niewielką ilość poczty. Niestety, trudności jakie pojawiły się na drodze organizatorów nie pozwoliły na zrealizowanie ambitnych planów. Trudno nawet dać odpowiedź na pytanie czy zapowiadany lot inauguracyjny został wykonany. Brak bowiem na jego potwierdzenia materiałów źródłowych. Stąd też należy sądzić, że zapowiedziany lot skończył się jedynie na projektach.

W tym samym roku w dniu 16 września w łonie „Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej" opracowano projekt utworzenia cywilnego przedsiębiorstwa lotniczego pod nazwą „Narodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej w Polsce". Przedsiębiorstwo miało mieć charakter spółki akcyjnej o kapitale zakładowym 16 mln 500 tys. mk. Proponowano, aby kapitał zakładowy był podzielony na 3 równe udziały po 5 mln 500 tys. mk każdy. Sugerowano, aby w poszczególnych udziałach partycypowali: rząd polski, przemysłowcy polscy oraz angielskie przedsiębiorstwo „Handley Page" [2]) Przedsiębiorstwo angielskie miało świadczyć pomoc organizacyjno-techniczną, m. in. poprzez dostarczenie dwusilnikowych samolotów typu „Handley Page 0/400" [3]).

Plany przewidywały uruchomienie na początek jednej dwuodcinkowej linii lotniczej Gdańsk — Warszawa — Kraków i z powrotem. Samoloty miały startować z Gdańska i Krakowa rano, spotykać się w Warszawie po 2 godz. lotu i po południu kontynuować dalszy lot do portów końcowych. Projekt przedstawiono w Ministerstwie Poczt i Telegrafów, skąd skierowano go do Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwa Kolei Żelaznych. W czasie negocjacji z Anglikami pod koniec roku (20. XII. 1919 r.) przybył drogą powietrzną z Londynu przez Brukselę, Kolonię, Berlin, Poznań do Warszawy samolot transportowy typu „Handley Page". W czasie pobytu w Warszawie Anglicy demonstrowali właściwości techniczno-eksploatacyjne samolotu. Mimo licznych zabiegów i starań zorganizowanie cywilnego transportu powietrznego skończyło się na projektach. Główną przeszkodą były zbyt wysokie dotacje, jakich Anglicy żądali od rządu polskiego.

Ostatnią inicjatywą jaką podjęło „Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej" były próby zorganizowania poczty lotniczej między Warszawą i Kijowem. Inauguracyjny lot pocztowy wyznaczono na 19 maja 1920 r. Do przewozu przyjmowano tylko kartki pocztowe. Opłata wynosiła 40 fenigów za znaczek pocztowy i 20 marek na rzecz Towarzystwa.

Trudna sytuacja wojskowo-polityczna w drugiej połowie 1920 roku, potrzeba szybkiej komunikacji z Paryżem, z którym utrzymywano ożywione kontakty dyplomatyczne, wytworzyły dogodną atmosferę dla Francuzów ubiegających się o koncesję i subwencje na otwarcie linii lotniczej z Paryża do Warszawy. W wyniku pertraktacji przedsiębiorstwo lotnicze „Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aerienne" uzyskało w dniu 7 lipca 1920 r. zezwolenie na przedłużenie z Pragi do Warszawy już eksploatowanej przez siebie linii Paryż — Strasburg — Praga. Loty regularne towarzystwo rozpoczęło wiosną 1921 roku.

Trzeba dodać, że starania na otwarcie linii lotniczych do Polski prowadzili również Niemcy. Zabiegów tych jednak nie brano pod uwagę ze względów polityczno-ekonomicznych.

Jak z powyższego wynika, rozwiązań trudnego i złożonego problemu, jakim była organizacja transportu lotniczego, szukano już u podstaw tworzenia się naszej państwowości. Należy podkreślić, że wysiłki te zasługują na szczególne uznanie, ponieważ odbywały się w okresie bardzo trudnym tak pod względem ekonomicznym, jak i politycznym naszego kraju.

Samolot „Handley Page 0/400", przy pomocy którego „Narodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej w Polsce" planowało uruchomić komunikację lotniczą na linii Gdańsk — Warszawa — Kraków.

[1]) „Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej" powstało w Warszawie z inicjatywy inż. Zygmunta Deklera w dniu 11 grudnia 1916 r.

[2]) Wytwórnia „Handley Page Limited" rozpoczęła budowę samolotów już w roku 1909. Założycielem jej był pionier lotnictwa angielskiego Frederick Handley Page. Fabryki samolotów w Radlett i w Herfordshire z biegiem lat wyspecjalizowały się w budowie dużych samolotów bombowych i komunikacyjnych.

[3]) Samolot typu „Handley Page 0/400" budowany był w latach 1917—1918 jako samolot bombowy. Po wojnie przystosowano go do transportu lotniczego. Samolot był dwupłatem, konstrukcji drewnianej. Posiadał 2 silniki Rolls Royce Eagle o mocy 360 KM każdy. Podwozie stałe (4 koła i płoza ogonowa). Samolot zabierał 2 osoby załogi oraz 1440 kg ładunku płatnego (handlowego), tj. 15 pasażerów lub 7 pasażerów i 865 kg przesyłek. Prędkość przelotowa 140 km/godz.

POCZTA LOTNICZA

NAUKA, PRACA

Roman Cyparski — Szczecin. Po ukończeniu zasadniczej szkoły zawodowej może kolega starać się o przyjęcie do jednej z wojskowych szkół podoficerskich lub szkół chorążych. Dokładnych informacji udzielają wszystkie powiatowe sztaby wojskowe (WKR).

Inną możliwością zdobycia zawodu związanego z lotnictwem jest nauka w Lotniczych Zakładach Naukowych — Wrocław, Psie Pole ul. Kielcowska 43/53. O szkole tej pisaliśmy obszernie w jednym z poprzednich numerów „SP".

Edward Rychter — Oleśnica. Kwalifikacje mechanika lotniczego, nabyte w czasie odbywania zasadniczej służby wojskowej, mogą stać się podstawą do pracy w takim charakterze w lotnictwie cywilnym. W tym celu po ukończeniu służby wojskowej należy zwrócić się z prośbą o przyjęcie do pracy do ewentualnego pracodawcy. Mogą to być aerokluby, Polskie Linie Lotnicze LOT czy któraś z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego.

NAJSTARSZY AEROKLUB

Zygmunt Retinger — Mosina, k. Poznania. Najstarszym aeroklubem, noszącym w swej nazwie słowo **Aeroklub**, jest obecny Aeroklub Warszawski, który powstał w roku 1927 jako **Aeroklub** Akademicki Warszawski.

KOŁÓWKA

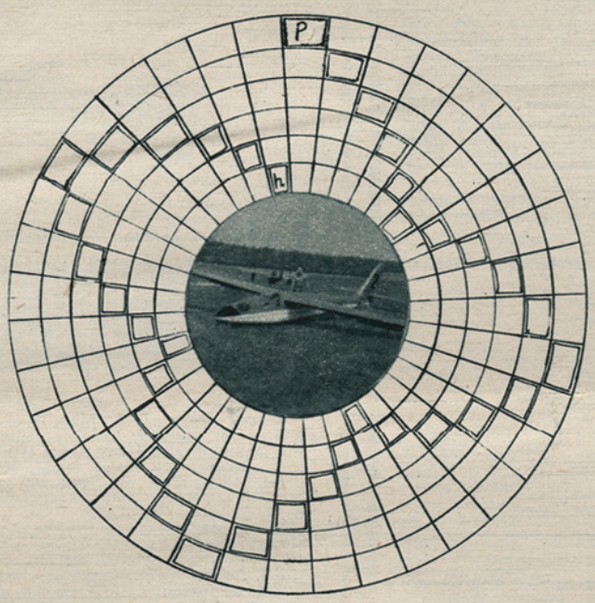
ZACZYNAJĄC od litery P należy wpisać dośrodkowo, zgodnie z ruchem wskazówek zegara, 36 sześcioliterowych wyrazów o poniższych znaczeniach. Litery, które znajdą się w oznaczonych polach, czytane kolejno dadzą dodatkowe hasło.

Znaczenie wyrazów: 1 — orczyk; 2 — może być włoski lub laskowy; 3 — figura akrobacji (wspak); 4 — lot międzylotniskowy (bez ł); 5 — część spadochronu; 6 — członek załogi statku powietrznego (wspak); 7 — kontynent; 8 — pas startowy; 9 — zbiór przepisów; 10 — osłona piasty śmigła; 11 — charakterystyczne dane samolotu; 12 — w wojsku np. kapitan; 13 — zwycięzca Challenge'u w 1932 r.; 14 — zapełnia miejsce przy styku dwóch listew; 15 — szybowcowy wicemistrz świata z 1963 r.; 16 — rodzaj klapy szczelinowej; 17 — port nad jeziorem Araiskim w ZSRR; 18 — silnik płaski (wspak); 19 — nazwisko dwóch braci — pionierów lotnictwa; 20 — część nazwiska pioniera lotnictwa polskiego; 21 — pomieszczenie dla statków powietrznych; 22 — zjawisko wywołane podciśnieniem; 23 — pierwiastek chemiczny; 24 — niż baryczny (wspak); 25 — polski pułk nocnych bombowców; 26 — uparte zwierzę; 27 — współtowarzysz Idzikowskiego w locie przez Atlantyk; 28 — wykonał po raz pierwszy pętlę; 29 — siedzenie w samolocie; 30 — pomieszczenie pilotów (wspak); 31 — imię męskie; 32 — rozpuszcza celuloid; 33 — może być Lilienthala; 34 — służą do cięcia liny wyciągarki; 35 — wytwarza iskrę w cylindrze silnika; 36 — uruchamianie silnika (bez C).

Opracował:
Włodzimierz Banaszkiewicz

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 2 lipca br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Kołówka".



W lotniczej KSIĘGARNI

John Castle i Arthur Hailey. Przełożył Jan Zakrzewski. „714 WZYWA POMOCY". Państwowe Wydawnictwo „Iskry", Warszawa 1967. Wydanie II, str. 155, cena 9 zł.

Drugie wydanie jednego z lepszych sensacyjnych opowiadań ściśle osnutych na tematyce lotniczej. „714 wzywa pomocy" należy do tzw. literatury popularno-rozrywkowej, nazywaną czasami literaturą drugiej klasy.

Autorzy nie stawiają co prawda żadnych kontrowersyjnych zagadnień, zanadto nie wgłębiają się w zawiłe problemy psychiki ludzkiej w ciężkich okolicznościach lotu. Za to dają znakomicie skonstruowane i jednocześnie proste opowiadanie, potrafiące zainteresować i dać chwilę wytchnienia czytelnikom, którzy lubią tematykę sensacyjną o lotnictwie.

O wartości tej bezpośredniej ale niezwykle żywo i zgrabnie napisanej książeczki świadczy m. in błyskawiczne rozejście się pierwszego wydania i wielkie powodzenie warszawskiego dziennika w okresie, kiedy to na jego łamach ukazywało się w odcinkach „714 wzywa pomocy".

Tłumaczenie jest tak dobre, że prawie zupełnie nie wyczuwa się, że nie jest to przecież utwór oryginalny. Szkoda tylko że korekta przepuściła irytujący błąd: doskonały an-

gielski samolot myśliwski z okresu drugiej wojny światowej nazywał się SPITFIRE (a nie SPITEFIRE — str. 84, 105 i inne). Dobrą okładkę zaprojektował Włodzimierz Terechowicz.

J. K.

LEKARZ ODPOWIADA

Tadeusz Czupryna, Częstochowa. Praca pilota w powietrzu wiąże się nierozerwalnie z czynnościami psychicznymi. Bezpieczeństwo lotu zależy przede wszystkim od pracy narządów zmysłowych, dzięki którym poznajemy otaczające nas zjawisko. W działalności pilota cechy osobowości odgrywają dużą rolę. Jego nieopanowanie, niezdyscyplinowanie, brak inicjatywy, niedbałość mogą wpływać na bezpieczeństwo lotu. Zakłócenia organizmu, będące wynikiem przyśpieszeń, obniżonego ciśnienia, niedotlenienia — mają swe odbicie w psychice pilota.

Badania psychologów idą w kierunku poznania zaburzeń, powstających w psychice pod wpływem prędkości i wysokości lotu, jak również zmniejszania skutków tych zakłóceń. Większość zadań lotniczych wymaga dużej sprawności psychicznej od pilota. Dlatego też pilot musi rozwijać takie cechy psychiczne, jak skupienie, spostrzegawczość, trwałość pamięci, silną wolę itp. Pilot wypoczęty łatwiej i szybciej reaguje, lepiej spostrzega, łatwiej rozumuje. Unormowany tryb życia: wypoczynek, odpowiednie odżywienie, nienadużywanie alkoholu i tytoniu warunkuje sprawności psychiczne u pilota, a tym samym zwiększa jego wydajność pracy.

Najlepszym sposobem usuwania zmęczenia jest prawidłowy odpoczynek, który daje pilotom odnowienie zużytych sił psychicznych. Systematyczna gimnastyka i różne gry sportowe dają dobre samopoczucie, poprawiają kondycję fizyczną, co z kolei wywiera korzystny wpływ na ogólną wydajność pracy pilota.

dr med. H. KLIMEK

ZBIERAMY ZNACZKI

Jordania. Wydano tu serię złożoną z 6 znaczków oraz 1 bloku pod nazwą „Astronauci". Znaczki przedstawiają kolejno: za 1 f Schirra — Gemini-6; za 2 f — T. P. Stafford — Gemini-6; za 3 f — F. Borman — Gemini-7; za 4 f. — J. A. Lovell — Gemini-7; za 30 f — N. A. Armstrong — Gemini-8; za 60 f — D. R. Scott — Gemini-8. Blok znaczkowy za 100 f przedstawia podobiznę kosmonautów i statek Gemini.

Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna. Ukazała się tu seria złożona z 3 znaczków poświęcona zdobywaniu Kosmosu. Znaczki przedstawiają: znaczek za 5 jun — spacer kosmiczny; za 10 jun — lądowanie na Księżycu; za 40 jun — satelita kosmiczny.

*

Kuba. W celu uczczenia VII rocznicy rewolucji wydano tu serię złożoną z 5 znaczków. W skład tej serii wchodzą dwa znaczki o tematyce lotniczej i kosmicznej. Są to: znaczek za 10 c przedstawiający samolot w locie i znaczek za 13 c przedstawiający rakietę w locie. Obydwa znaczki reprodukujemy.

Bogusław Kurowski

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

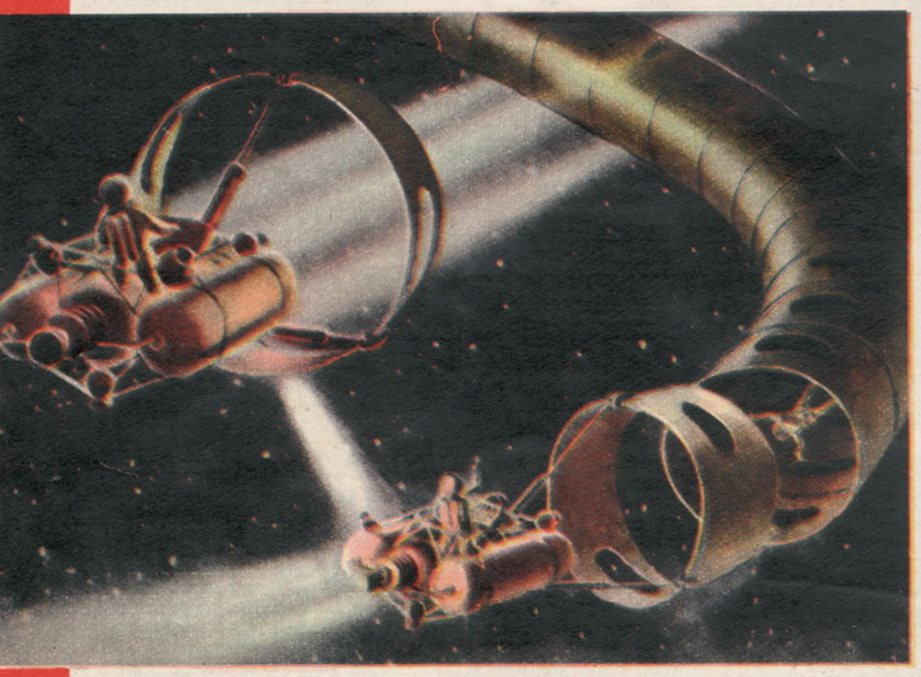
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

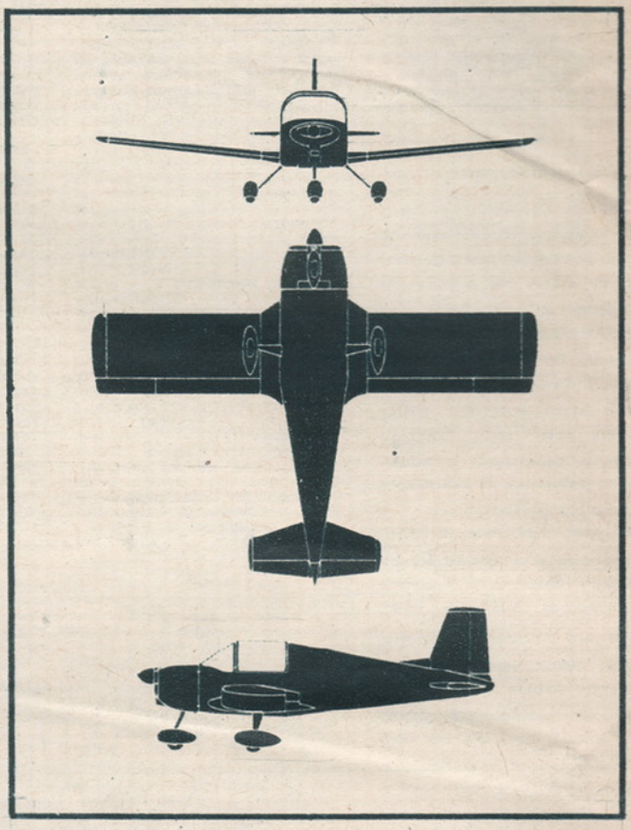
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4866 T-53

RAKIETA PO ŚWIECIE

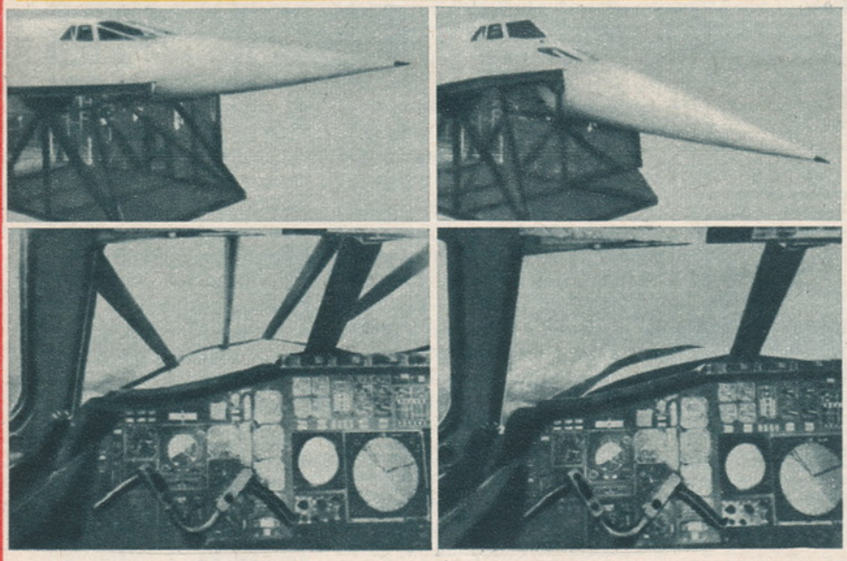
STACJA ORBITALNA



Rysunek radzieckiego kosmonauty Aleksieja Leonowa (opracowany przy współpracy Sokołowa) przedstawia budowę kosmicznej stacji orbitalnej. Składa się ona z segmentów rurowych, a budowniczowie korzystają ze „skuterów" kosmicznych.



NOWY NOS „CONCORDE"

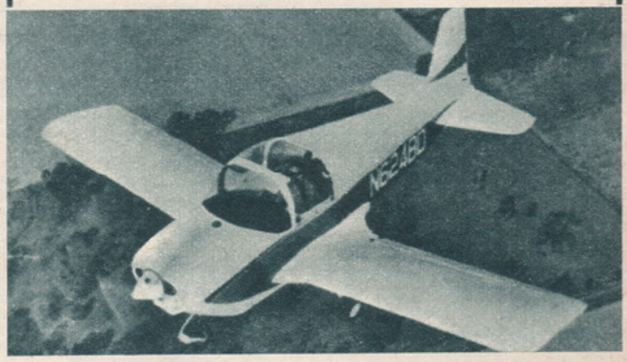


Znajdujący się w budowie naddźwiękowy samolot pasażerski francusko-angielski „Concorde" otrzyma w wersji seryjnej nowy opuszczany nos, polepszający widoczność z kabiny załogi podczas startu i lądowania. Nastąpiło to w wyniku żądań linii lotniczych, przyszłych nabywców tych samolotów. Na zdjęciach: Nowy nos w locie naddźwiękowym i przy lądowaniu oraz odpowiednie widoki z kabiny pilota.

SAMOLOT TURYSTYCZNY BEDE BD-1

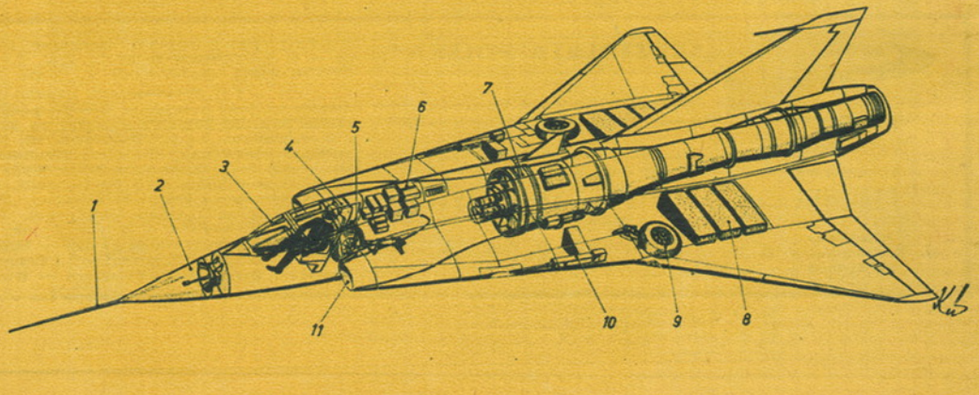
Znany samolot dwumiejscowy USA, konstrukcji inż. Bede. Prototyp oblatany w lipcu 1963 r. Produkcja seryjna do 1966 r. (900 maszyn). Samolot składał się zaledwie z 385 części (samolot klasyczny tego typu zawiera ok. 6 000 części), co rzutowało na niską cenę. Konstrukcja metalowa, przy czym skrzydła oraz połówki usterzenia są wzajemnie zamienne. Silnik Continental A65-8 o mocy 65 KM (lub inny o mocy 90—108 KM).

Rozpiętość — 7,15 m, długość — 5,63 m, wysokość — 1,92 m, pow. nośna — 8,75 m². Ciężar własny — 331 do 368 kG, ciężar całkowity — 576 do 612 kG. Prędkość max. — 193 do 250 km/h, przelotowa — 180 do 233 km/h, minimalna — 86 km/h, wznoszenie — 3,8 do 5,8 m/s. Rozbieg — 213 (183 m), dobieg — 125 m, pułap — 3 660 do 5 490 m, zasięg — 965 km.



SZWEDZKI SAMOLOT ODRZUTOWY SAAB J-35B „DRAKEN"

Przekrój perspektywiczny przedstawia szwedzki 1-miejscowy samolot myśliwski SAAB J-35B „Draken". Rozpiętość — 9,4 m, długość — 15,95 m, wysokość — 3,9 m, pow. nośna — 50 m², wydłużenie — 1,77. Ciężar własny — 7 970 kG, całkowity max. — 9 140 kG, obciążenie pow. — 162 kG/m². Prędkość max. — 2 320 km/h na wys. 12 km (M=2), przelotowa — 950 km/h, minimalna — 210 km/h, lądowania — 215 km/h, pułap — 18 300 m, wznoszenie — 250 m/s (przy ziemi), dobieg — 1 200 m (400—600 m — ze spadochronem), najciaśniejszy zakręt — o promieniu 500—550 m.

Silnik turboodrzutowy Rolls-Royce „Avon" (licencja) o ciągu 6 000 kG (bez dopalania). Uzbrojenie — 2 działka 30 mm oraz bomby, rakiety lub zbiorniki dodatkowe.

Oznaczenia: 1 — czujniki, 2 — odległościomierz radiolokacyjny, 3 — kabina ciśnieniowa, 4 — fotel wyrzucany, 5 — koło przednie wciągane do przodu, 6 — wyposażenie elektroniczne, 7 — silnik z dopalaczem, 8 — zbiornik paliwa, 9 — podwozie główne wciągane w kierunku na zewnątrz, 10 — działka 30 mm, 11 — wloty powietrza do silnika.